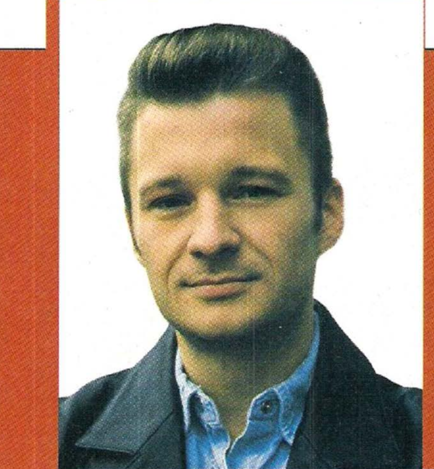

SONDERHEFT 2/2000
PC Games
in Kooperation mit
N-ZONE & PLAYZONE
DM 14,90
öS 112 sfr 14,90 lfr 340 bfr 340 hfl 18,60
dkr 63,00 Lit 16.300 Pta 1.400 FF 56,00
PC ▮ PLAYSTATION ▮ N64
Spielerenner
Die Rivalen auf PC und Konsole im Kampf um die Pole-Position
VOLLVERSION
RACING SIMULATION 1
Ubi Softs Renner komplett spielbar
RACING SIMULATION 1
DIE WELTMEISTERTITEL FÜR PC, PLAYSTATION & N64
FORMEL 1
& RENNSIMULATIONEN
TÜV-GEPRÜFT
Die beste Hardware für das optimale Spielgefühl
INSIDERWISSEN
Rennprofi Juan Montoya im Profil
LIVE MIT DABEI
Redakteur in Barcelona: A day at the races
Siegertipps
Was Sie wissen müssen, um jedes Rennen zu gewinnen
Brandaktuell
Die heißesten Rennspiele und Simulationen der nächsten Saison
02
4 398336 414902

Willkommen im Formel-1 -Zirkus

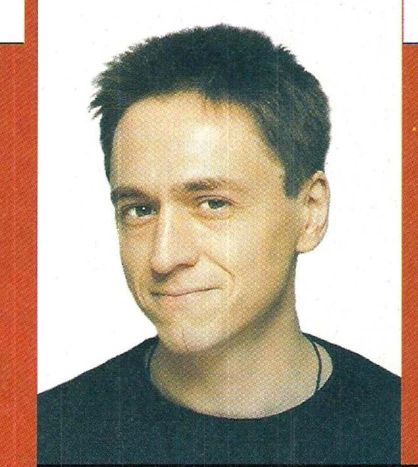
Am Sonntag, den 22. Oktober, fällt in Sepang, Malaysien, die Entscheidung: Wer wird Formel-1-Weltmeister? Auch im Rennspielsektor kochen die Motoren und qualmen die Reifen: Mit welchem Spiel Sie selbst zum Weltmeister werden können? – Hier finden Sie's raus ...



Bei fast 50 Rennspielen allein für den PC fällt die Auswahl schwer. Wir wollen Ihnen zeigen, was spielenswert ist.

Harald Wagner, 29 Jahre jung

Kein Genre bevölkert PCs und Konsolen so zahlreich wie Rennspiele, kaum vergeht ein Monat, in dem nicht für wenigstens eine Plattform ein neuer Raser-Spaß erscheint. Die Auto-Nation Deutschland ist nicht nur an echten Renn-Ereignissen brennend interessiert, sondern in immer mehr Wohn- und Arbeitszimmern werden nach Feierabend virtuelle Runden gegen den Computer oder menschliche Mitspieler gedreht. Die Produktvielfalt spiegelt das große Interesse, doch nur allzu leicht verlieren nicht nur Gelegenheits-Zocker beim herrschenden Angebot die Übersicht: Welches Rennspiel lohnt den Kaufpreis wirklich und aus welchem Grund? Oder: Sollte ich mir Titel XY lieber für meine Konsole oder den PC anschaffen und wo liegen die Unterschiede beider Fassungen?

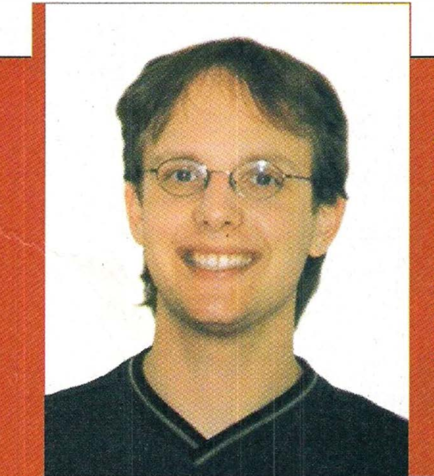


Auf PlayStation, PlayStation 2 und Nintendo 64 laufen top-aktuell die Motoren heiß. Holen Sie sich bei uns Appetit.

Mathias Glaser, 34 Jahre jung

Um Ihnen genau in solchen Fragen die Entscheidung zu erleichtern, ist dieses Heft entstanden. Unsere Redakteure haben mit fast 50 packenden Titeln von der Formel-1-Simulation bis zum Motocross-Spektakel Runde um Runde auf den verschiedensten Spielemaschinen gedreht und ihre Eindrücke anschließend mit geschwollenen Fingern in knallharten, präzisen Tests für Sie zu Papier gebracht: Der nächste Rennspiel-Kauf dürfte Ihnen nach dieser Lektüre leichter fallen.

Doch natürlich erwartet Sie noch eine Menge mehr in diesem Heft: Die Software-News versorgen Sie mit aktuellsten Infos zu den kommenden Rennspiel-Krachern. Im Magazin haben wir Wissenswertes und Unterhaltsames rund um die Formel 1 zusammengetragen. Bei „TÜV" stellen wir Lenkräder auf den Prüfstand, und in den Tipps & Tricks finden Sie immerhin 23 Seiten Informationen. Last but not least beschließt die Service-Sektion inklusive CD-Vollversion dieses Heft.



Das beste Rezept gegen Sonntags-fahrer-Frust und LKW-Überdruss sind gute Renn-spiele – egal, auf welcher Plattform.

Nico Winkelhaus, 21 Jahre jung

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und weiterhin viel Erfolg auf Ihrer virtuellen Jagd nach der Pole-Position.

Ihre PC-Games- und PlayZone-Teams



■ CRASH ODER REKORD
In unserer Tipps-&-Tricks-Rubrik ab Seite 94 finden Sie Wissenswertes und Unverzichtbares.

■ BLECH WEG!
Alles rund um den heißen Reifen in unserem Magazin-Teil ab Seite 18.

SERVICE

DIE KOMMENDEN RENNER

News und Vorschauen zu:

MAGAZIN

Alles rund um den heißen Reifen mit:

FAHREN WIE EIN JUNGER GOTT

Die besten F1-Simulationen und Rennspiele im Test:

TÜV-GEPRÜFT

TIPPS UND TRICKS

KURZTIPPS

Mit kleinen Tuning-Tricks mehr rausgeholt aus:

Inserenten

Impressum

[Anschrift der Redaktion]
Computec Media, Formel-1-Sonderheft
Roonstraße 21, 90429 Nürnberg
Fax: 0911/2872-200

[Vorstand]
Christian Geltenpoth (Vorsitzender), Niels Herrmann, Oliver Menne

[Redaktion]
Chefredaktion: Matthias Glaser (mg), Harald Wagner (hw) (V.i.S.d.P.)

Redaktion Deutschland: Alexander Oribold (ao), Nico Winkelhaus (nw), Peter Gunn (pg), Harald Fränkel (hfr), Christian Klinger (ck)

Redaktion Hardware: Thilo Bayer (Leitung), Bernd Holtmann
Redaktion Tipps & Tricks: Peter Gunn

Textchef: Michael Ploog
Lektorat: Margit Koch, Birgit Bauer
Bildredaktion: Albert Kraus
Layout: Petra Dittrich-Hübner, Roland Gerhardt, Simon Schmid, Hans Strobel, Gisela Tröger
Design & Titelgestaltung: Simon Schmid
Titelartwork: © Hasbro Interactive
Realbilder: wie jeweils angegeben

Manuskripte und Programme: Mit der Einsendung von Manuskripten jeder Art gibt der Verfasser die Zustimmung zur Veröffentlichung in den von der Verlagsgruppe herausgegebenen Publikationen.

[Anzeigenkontakt]
COMPUTEC MEDIA SERVICES GmbH
Roonstraße 21, 90 429 Nürnberg
Telefon: +49 - 911 - 28 72 - 345
Fax: +49 - 911 - 28 72 - 241
E-Mail: info@cms.computec.de
Web: www.ad-the-best.de

ANZEIGENLEITUNG:
Thorsten Szameitat (V.i.S.d.P.) (-141)

ANZEIGENBERATUNG:
Jens Klüver (-348)
Wolfgang Menne (-144)
Ina Schubert (-346)
Michael Wamser (-245)

ANZEIGENDISPOSITION:
Andreas Klopfer (-140)

ANZEIGENMARKETING, LESERDATEN:
Claudia Rudolph (-143)
Anja Krauß (-345)

ANZEIGENGRAFIK:
Sabine Klier (-138)
Kirsten Krümmel (-138)

CONTROLLING:
Susanne Szameitat (-142)

Preisliste: Es gelten die Mediadaten **Nr. 13 vom 1.10.1999**

COMPUTEC MEDIA ist nicht verantwortlich für die inhaltliche Richtigkeit der Anzeigen und übernimmt keinerlei Verantwortung für in Anzeigen dargestellte Produkte und Dienstleistungen. Die Veröffentlichung von Anzeigen setzt nicht die Billigung der angebotenen Produkte und Service-Leistungen durch COMPUTEC MEDIA voraus. Sollten Sie Beschwerden zu einem unserer Anzeigenkunden, seinen Produkten oder Dienstleistungen haben, möchten wir Sie bitten, uns dies schriftlich mitzuteilen. Schreiben Sie unter Angabe des Magazines inklusive der Ausgabe und der Seitennummer, in dem die Anzeige erschienen ist, an:

COMPUTEC MEDIA SERVICES GmbH, Anja Krauß, Anschrift siehe oben.

[Verlag]
COMPUTEC MEDIA
Roonstraße 21, 90429 Nürnberg

Verlags- und Geschäftsleitung: Rainer Kube

Produktionsleitung: Martin Closmann

Vertriebsleitung: Klaus-Peter Ritter

Werbung: Martin Reimann (Leitung), Sandra Wendorf, Hans Fauth, Jeanette Haag

[Vertrieb]
Gong Verlag GmbH

[Druck]
heckel GmbH, Nürnberg

Grand Prix 4

■ **VERBESSERUNGSWÜRDIG** Die groben Pixel und die stufigen Schatten in Grand Prix 3 hätten nicht sein müssen – und sind vermutlich ein guter Grund, sich Grand Prix 4 zuzulegen.

Die nächsten drei Ausgaben von MicroProses Grand-Prix-Serie sind bereits in Arbeit.

Eine FIA-Lizenz über drei Jahre Formel 1 geht gehörig ins Geld. Kein Wunder, dass MicroProse nun alljährlich eine Formel-1-Simulation herausbringen will und sich jedes Mal die Möglichkeit offen hält, in der nächsten Version nennenswerte Verbesserungen zu integrieren. *Grand Prix 3* war der erste Teil dieser Trilogie und schon hier zeigten sich etliche, eigentlich völlig unnötige Mankos. Bei *Grand Prix 4* werden immerhin neue Fahrzeuggeräusche geboten werden und von der unseligen Joystick-Konfiguration wird man sich wohl trennen. Den schwer vermissten Karrieremodus wird es definitiv erst in *Grand Prix 5* geben, das im Jahr 2002 erscheinen wird.

Genre	Simulation
Entwickler	MicroProse
Vertrieb	Hasbro
Termin	3. Quartal 2001

Pro Rally 2001

Erstmals stellt sich ein halbwegs intelligenter Beifahrer auf den Fahrstil des Spielers ein.

Die ehemals *Rally Racing Simulation* genannte Rallye-Simulation von Magnetic Fields sollte wie all die Vorgänger aus dem Hause Ubi Soft eigentlich vor allem mit genialen Grafiken punkten. Die voraussichtlich 15 Fahrzeuge bestehen aus bis zu 1.700 Polygonen und sehen entsprechend detailgetreu aus, die Landschaften bestehen immerhin aus bis zu 5.000 weiteren Polygonen. Das eigentliche Highlight von *Pro Rally 2001* wird allerdings weniger die Grafik als der sogenannte intelligente Beifahrer sein: durch eine penible Beobachtung des Spielers findet das Programm die Schwachpunkte seines Fahrvermögens heraus und gibt entsprechend angepasste Anweisungen. Konsequenterweise wird *Pro Rally 2001* eine interaktive Fahrschule enthalten, die den Spieler in etlichen Lektionen auf seine Karriere vorbereitet. In den lizenzierten Rallye-Fahrzeugen aus den drei Klassen A, N und KitCar wird man auf 24 Strecken gegen die Zeit fahren müssen, Konkurrenten trifft man auf den Strecken nicht.

Genre	Simulation
Entwickler	Magnetic Fields
Vertrieb	Ubi Soft
Termin	November 2000



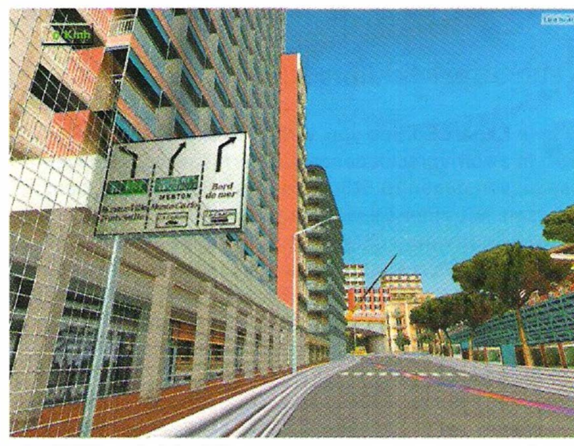
ABENDROT Jede der insgesamt 24 Strecken wird eine ganz eigene Stimmung verbreiten. Auch Nachtfahrten, in denen nur der Mond Licht ins Dunkel bringt, werden dabei sein.

F1 Racing Championship

Menschliche Verhaltensweisen der Formel-1-Fahrer: Fahrfehler durch Stress.

Als wirklich letzte Formel-1-Simulation dieses Jahres wird *F 1 Racing Championship* an den Start gehen. Musste schon *Grand Prix 3* Hohn und Spott ob des späten Erscheinungstermins über sich ergehen lassen, so wird das Spiel von Ubi Soft wohl noch weitaus größeren Erwartungen gerecht werden müssen. Die neue Spielengine namens REVENGE soll dafür Sorge tragen, dass optisch und mechanisch eine möglichst glaubwürdige Simulation entsteht, aber auch eine Künstliche Intelligenz ist damit Teil des Spiels. Daten wie das Fahrvermögen eines computergesteuerten Fahrers werden ebenso verwaltet wie die Erfahrung oder der Stresslevel. Fährt man beispielsweise längere Zeit dicht hinter einem Konkurrenten her, so wird dieser immer nervöser werden und gegebenenfalls einen Fahrfehler begehen. Das Spiel wird auf den Daten der Saison 1999 basieren und deren 16 Strecken verwenden. Um diese möglichst genau zu erfassen, wurde erstmals das satellitengestützte GPS-System verwendet. Ubi Soft behauptet, alle Strecken bis auf einen Zentimeter genau erfasst zu haben.

Genre	Simulation
Entwickler	Ubi Soft
Vertrieb	Ubi Soft
Termin	November 2000



AUTOFREIE INNENSTADT Dieses Bild stammt samt dem Maschendrahtzaun direkt aus der Game-Engine. Fahrzeuge gibt es noch nicht.



DRIVER war Vorbild. Die Verfolgungsjagden in gewöhnlichen PKW bringen einen ganz besonderen Nervenkitzel mit sich.

World's Scariest Police Chases

Die US-Boulevard-Dokumentation zum Nachmachen und Lernen.

Die Vorlage für das Action-Rennspiel *World's Scariest Police Chases* bildet die gleichnamige Doku-Serie des amerikanischen Fernsehsenders FOX, in der spektakuläre Verfolgungsjagden gezeigt werden. In den 75 zur Zeit geplanten Einsätzen übernimmt der Spieler entweder die Rolle der Polizei oder die des Verbrechers. Während der Gesetzeshüter alles daran setzt, den Ausreißer durch gewagte Fahrmanöver und notfalls mit Waffengewalt dingfest zu machen, versucht der Flüchtige, die Verfolger mit Höchstgeschwindigkeit abzuhängen. Dabei wird zu beweisen sein, dass man auch mit untermotorisierten Kombis gegen die oftmals getunten Polizei-Karossen bestehen kann.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Teeny Weeny Games
Vertrieb	Fox Interactive
Termin	4. Quartal 2000

Lotus Extreme Challenge

Virgin im offenen Schlagabtausch mit Need for Speed.



■ FLACHE FLUNDER Der Lotus Elise kostet mit etwas Ausstattung locker über 100.000 Mark. Wenigstens virtuell dürfen Sie bald damit durch die Gegend flitzen.

Nur ein einziger Fahrzeughersteller ist Thema von Virgins Rennspiel *Lotus Extreme Challenge*. Während bei Electronic Arts' *Need for Speed 5* die Porsches aller Äras zur Ausfahrt bereitstanden, können hier die Lotus-Blumen ausgeritten werden – und das sind leider nicht allzu viele. Zahlreiche Spielmodi und eine ordentliche Grafik werden das Rennspiel rund um die britischen Edelsportwagen auszeichnen. Ein exakt simuliertes Fahrverhalten soll genauso für ein realistisches Fahrgefühl sorgen wie das optisch opulente Schadensmodell und die Wettereffekte.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Kuju
Vertrieb	Virgin
Termin	2. Quartal 2001

V-Rally 2 Expert Edition

Neue Streckenkilometer für Vielfahrer.

Die Expert Edition von *V-Rally 2* enthält 80 Strecken in zwölf verschiedenen Ländern sowie 26 Rallyewagen, von denen 16 Stück die offizielle 1999er-Lizenz besitzen. Mit einer Gesamtlänge von 400 Kilometern ist Langzeitmotivation garantiert. Neu ist die Möglichkeit, einen Splitscreen-Modus zu nutzen, außerdem enthält die *V-Rally 2 Expert Edition* vier unterschiedliche Spielmodi sowie einen Editor, mit dem sich auf unkomplizierte Weise eigene Strecken entwerfen lassen. In regelmäßigen Abständen sollen neue Kurse und Wagen im Internet angeboten werden.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Eden Studios
Vertrieb	Infogrames
Termin	September 2000



FRISS DEN STAUB Die Grafik wurde zwar nicht verbessert, dennoch sieht sie nach wie vor atemberaubend gut aus.



KEINE REGELN, KEINE STRASSEN Hier zählt nur eins: möglichst viel möglichst verbeultes Blech in möglichst kurzer Zeit zu produzieren – und das ohne Waffengewalt.

Insane

Mehrspieler-Blechsalat für 3D-Action-Fans und Raser.

Capture-the-Flag und King-of-the-Hill sind nur zwei von zahlreichen ungewöhnlichen Spielmodi, die das in Kürze erscheinende *Insane* zu bieten haben wird. Laut Invictus handelt es sich um eine Mischung aus *Motocross Madness* und *Unreal Tournament*. 20 Fahrzeuge und 25 Landschaften bieten viel Platz für Rennen und Kampf, dennoch gehen die Entwickler davon aus, dass dem Einzelspieler *Insane* zu langweilig wird. Daher wurde von vornherein der Schwerpunkt des Spiels auf den Mehrspielermodus gelegt, der sich in der Tat wie ein waffenloses *Unreal Tournament* spielt. Ein Landschaftsgenerator und aus dem Internet ladbare Fahrzeuge werden auch in Zukunft für Spielspaß sorgen.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Eden Studios
Vertrieb	Infogrames
Termin	September 2000

Werner: Asphaltbrenner

Die Moorhuhn-Macher arbeiten an einer nicht ernst gemeinten Simulation des Red Porsche Killer.

Comicheld Werner bekommt ein eigenes Computerspiel. Dass das Spiel mit abgedrehtem Humor und überzeugender (Comic-)Grafik die zahlreichen Fans in seinen Bann ziehen wird, steht fest: Niemand Geringeres als die *Moorhuhn*-Schöpfer Phenomedia steht hinter dem Projekt. Inhaltlich wird es sich bei *Werner: Asphaltbrenner* um mehr als nur um ein gewöhnliches Rennspiel handeln, schließlich sind vor der Zielankunft unterschiedlichste Aufgaben zu lösen. Beispielsweise müssen Golf-Cabrios geschnitten oder Fußgänger mit Straßenschmutz bespritzt werden.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Phenomedia
Vertrieb	United Software
Termin	Dezember 2000



DAS MUSS KESSELN Als Werner oder Andi kämpft man in Norddeutschland um Ansehen – nicht immer mit feinen Mitteln.

F1 Championship Season 2000

Fährt EA mit der kommenden PS2-Rennsimulation doch noch in den Grafikhimmel?



■ **GIMME GUMMI** Lassen Bremsmanöver realistisch Ihre Reifen qualmen, wird's Zeit für neue Slicks.

F1 2000, die erste Formel-1-Simulation überhaupt von EA Sports, überzeugte die PlayStation-Fangemeinde Anfang des Jahres durch Aktualität, Realismus und akkurate Wagenphysik – auf dem PC fiel das Spiel durch. Für mehr Erfolg sollen das erweiterte Entwicklerteam des Vorgängers *F1 2000* und die Unterstützung des echten Orange-Arrows-Teams bei technischen Daten und Fragen sorgen. Dank offizieller Lizenz sind wieder alle Wagen, Fahrer, Teams und Strecken der echten Formel-1-Saison 2001 im Spiel enthalten. Und für das Motion Capturing der im späteren Titel geplanten, animierten Boxencrews wurde das Benetton-Formel-1-Team gewonnen. Vor allem optisch dürfte der nächste Renn-Sim-Coup von EA Sports dank neuer PS2-Grafikpower ein echter Hochgenuss werden. Der Titel wurde auf der diesjährigen Elektronikmesse ECTS in London erstmals einem europäischen Fachpublikum vorgestellt.



MIKA Derart hoch aufgelöste Wagendetails machen gespannt auf den fertigen Titel.

Genre	Rennspiel
Entwickler	EA Sports
Vertrieb	Electronic Arts
Termin	Noch nicht bekannt

Formel 1 2000

Aus der Boxengasse direkt auf die PlayStation 2.



TUNNELBLICK Ein Markenzeichen der gefürchteten Monaco-Piste ist diese röhrenförmige und arg beschränkte Sicht.

Die F1-Serie von SCE erreicht die PS2. Neben Originalstrecken und aktuellen Rennställen bietet das Spiel die Möglichkeit, alle persönlichen Rennergebnisse mit Platzierungen, Bestzeiten etc. auf die Memory Card zu bannen. Große Teile eines Rennens können abgespeichert werden. Laut SCE wird *Formel 1 2000* sämtliche Grafikmöglichkeiten der PS2 nutzen.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Psygnosis
Vertrieb	SCE
Termin	Noch nicht bekannt

PLASTISCH Werden Bäume und Hintergrund von der Sonne umspielt, wirken sie sehr real.

Ferrari 360

Fans sehen lizenziertes Rot und fangen an zu jubeln.

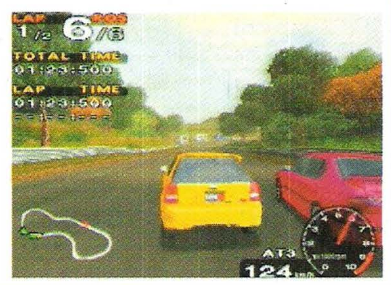
Der Europa-Release von *Ferrari 360* für die PlayStation 2 ist ungewiss, doch worauf sich die Rennspiel-Gemeinde freuen kann, ist dank offizieller Ferrari-Lizenz bei Acclaims nächstem Raser-Spaß schon klar: Mit dem F 360 fährt eines der schnellsten Geschütze des Nobelwagen-Herstellers direkt an den Start auf der PlayStation 2. Detaillierte Boliden und Lichteffekte sollen dem Titel grafisches Format verleihen: Screenshots bestätigen schon jetzt das Erreichen dieses Ziels. Auch diverse Steuerungsmodelle will Acclaim in seinen Renner integrieren – und hat sogar die Ferrari-Erlaubnis, bis zu einem gewissen Grad Blechschäden am Traum jedes Autofans darzustellen. Dies allerdings nur zur Verdeutlichung der Folgen von Fahrfehlern, brennende Wracks will man nicht sehen.

Genre	Renn-Simulation
Entwickler	Acclaim
Vertrieb	Acclaim
Termin	Noch nicht bekannt

Driving Emotion Type-S

Wenig überzeugende Auto-Sim von Final-Fantasy-Hersteller Squaresoft

Bereits kurz nach dem PS2-Japan-Release stand Squaresofts *Driving Emotion Type-S* in den dortigen Spieleläden. Doch die Auto-Simulation des für Rollenspiele berühmten Herstellers kommt bei weitem nicht so gut an wie erhofft. Einerseits beeindruckt der mit rund 40 Wagen gut sortierte Fuhrpark, der neben japanischen Modellen auch europäische Fabrikate umfasst, andererseits entpuppt sich die Wagensteuerung als wenig geglückt und macht die angeblichen Realo-Rennen dadurch zur reinen Frustreise. Auch grafisch bleibt der Titel klar hinter vergleichbaren PS2-Rennern zurück (*Ridge Racer V*, *Gran Turismo 2000*) und dürfte, sofern er seinen Europa-Release erlebt, nur unter den Setup-Tüftlern und Hardcore-Zockern ein paar Freunde gewinnen. Wann dies so weit sein wird, steht noch in den Sternen – aufgrund des Erfolgs in Asien wird uns dieser Titel aber nicht erspart bleiben.



STARTSCHUSS Trotz Vollgas am Start kommt man nur zögerlich auf Touren.

Genre	Renn-Simulation
Entwickler	Escape
Vertrieb	Squaresoft
Termin	Noch nicht bekannt

Gran Turismo 2000

Die wahrscheinlich leckerste Renn-Praline auf der PlayStation 2.

Keine Frage: Mit der PS2-Rennsimulation *Gran Turismo 2000* wird der Erfolg des Vorgängers wiederholt. Wieder stehen dem Spieler mehrere hundert Wagenmodelle zur Wahl und wieder sind höchste Realität bei Fahrphysik und grafischer Darstellung garantiert. Bei Platzkämpfen und Begegnungen mit dem Pistenrand kommen die Dual-Shock-Effekte des neuen PS2-Controllers bestens zur Geltung, und da die extrem realistische Simulation sehr viel Übung erfordert, um den hohen Schwierigkeitsgrad zu meistern, stehen auch Langzeit-Motivation, Ansporn und Spielspaß außer Frage. Wann der Titel ausgeliefert wird, wurde noch nicht bekannt gegeben.

Genre	Renn-Simulation
Entwickler	Polyphony Digital
Vertrieb	SCE
Termin	Noch nicht bekannt

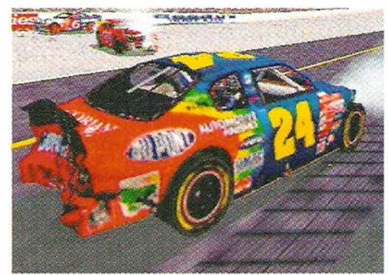


WUNDERKÄFER Beim Beetle-Rennen erleben Sie neben Wagen-Action auch Spiegelungen erster Klasse.

NASCAR 2001

Endlos-Serie dreht ihre nächsten Runden.

Angesichts der Beharrlichkeit, mit der EA die meisten Systeme mit *NASCAR*-Spielen versorgt, war eine PS2-Version sicher. Bei der grafisch recht ansehnlichen Next-Generation-Auflage der Serie sollen die künstliche Intelligenz der gegnerischen Fahrer deutlich verbessert und die erweiterte Rechenpower der Konsole für überzeugende Effekte wie Rauch, brennende Motoren und realistischere Schäden an den Fahrzeugen genutzt werden. Zudem werden konstant 60 Frames pro Sekunde versprochen. Bisher wirken nur die Texturen unscharf – wir sind gespannt, inwieweit die Entwickler bei der Darstellung der 14 Original-Strecken mit dem lausig kleinen Grafikspeicher der PlayStation 2 zurechtkommen. Noch dieses Jahr soll *NASCAR 2001* erscheinen.



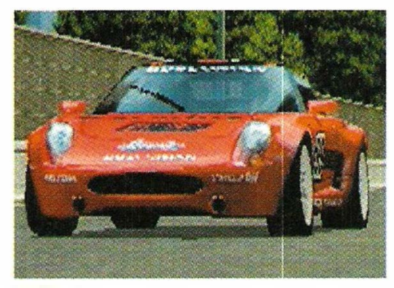
GEREMPELT Das demolierte Heck dieses Wagens belegt das Schadensmodell.

Genre	Renn-Simulation
Entwickler	EA Sports
Vertrieb	Electronic Arts
Termin	2000

Ridge Racer V

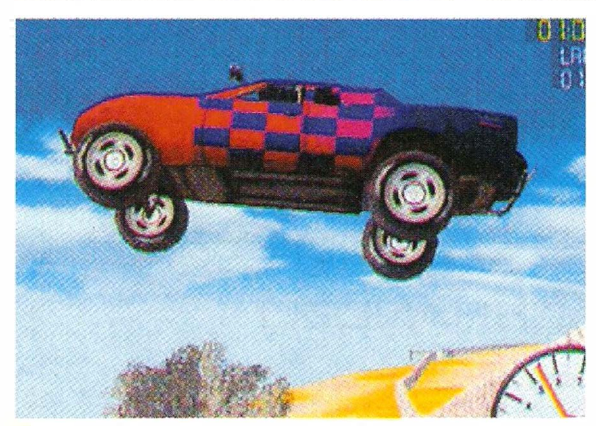
Vertraute Spielekost in edler Abendgarderobe.

Ridge Racer V stand pünktlich zum japanischen PS2-Launch im Handel und war wohl der bestaussehendste und wahrscheinlich auch anspruchsvollste Start-Titel für die Next-Generation-Konsole. Den Fan erwarten bei Namcos spannendem Raser jedoch – neben Grafik und Lichteffekten der Oberliga und einem flüssigeren Gameplay als bei den Vorgängern – leider auch bereits aus früheren Serienteilen vertraute Innenstadt-Pisten und bekannte Spielprinzipien: Kernstück des Titels ist (wie auch schon bei *Ridge Racer Type 4*) wieder der Grand-Prix-Modus, in dem Sie von Meisterschaft zu Meisterschaft fahren und gewonnene Preisgelder in Ihre Wagenausstattung investieren. Daneben gibt es ein Zeitfahren, einen Splitscreen-Modus für zwei menschliche Fahrer, ein Zweierrennen gegen den Computer und ein freies Rennen, in dem Sie ohne Zeitbegrenzung oder vorgegebene Rundenzahl einfach drauflos heizen können. Der optisch äußerst eindrucksvolle Titel fährt sich bestens und verfügt über einen satten Motorensound. Allerdings: Ganz selten lassen sich eckige Kanten an den Boliden und ein minimaler Grafik-Slowdown auf Teiletappen bemerken. In Deutschland erscheinen soll der bisher beste Teil der *Ridge Racer*-Reihe voraussichtlich noch dieses Jahr.



ROT Der Realismus von Streckendetails und Reflexen endet nicht beim Wagenäußeren.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Namco
Vertrieb	Electronic Arts
Termin	2000



TIEFFLIEGER Aberwitzige Auto-Stunts sinnd bei Wild Wild Racing das Salz in der Suppe, auf Realismus wurde verzichtet.

Wild Wild Racing

Im Sportcoupé durch Wüsten und Geröllhalden.

Mit *Wild Wild Racing* der Rennspielveteranen Imagineer erwartet den Rennspielfan eine fulminante Off-Road-Raserei mit akkurater Fahrphysik und haarsträubenden Geländestrecken. Dabei lag der Schwerpunkt der Rage-Software-Entwickler vor allem auf Spielspaß: Die Wagen überschlagen sich, fahren auf zwei Rädern und fliegen über gähnende Abgründe. Im Adventure-Modus gilt es, mit Hilfe von Karte und Kompass bestimmte Zielpunkte möglichst schnell anzufahren, alle anderen vorhandenen Rennmodi gehören zur Standardaustattung jedes Rennspiels.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Rage Software
Vertrieb	Imagineer
Termin	Noch nicht bekannt

Vanishing Point

Wann tritt Acclaim bei dem heißersehnten Rennspiel Vanishing Point endlich aufs Gaspedal?

Bereits für Mai kündigte Acclaim den Release von *Vanishing Point* an und präsentierte die Demo-Version eines echten Rennspiel-Krachers: Herzstück ist der Turniermodus, in dem insgesamt 80 Wagen auf der Piste unterwegs sind, von denen bis zu acht gleichzeitig in Ihr Blickfeld geraten können. Daneben können Sie aber auch im Einzelrennen, dem wie eine Führerscheinprüfung gestalteten Stunt-Modus und in diversen Mehrspielermodi das Gaspedal durchtreten. Das Besondere von *Vanishing Point* liegt jedoch nicht so sehr in den harten Fakten als vielmehr im Fahrspaß und den wirklich unglaublichen Asphalt-Aktionen von Spieler und KI-Gegnern begründet, die den Rennen fast das Flair von Polizei-Verfolgungsjagden aus US-TV-Krimis verleihen. Die machbaren Stunts sind krass und ein gewisses Gefühl für die Flugeigenschaften Ihres Wagens dem Rennsieg nur zuträglich. Doch hat der Titel selbst schon zu weit abgehoben? Seit Mai wird bei Acclaim der Release immer wieder verschoben und man kann derzeit nur hoffen, das das mit Sicherheit äußerst kurzweilige *Vanishing Point* nicht einfach sang- und klanglos im Orkus des Vergessens verschwindet.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Clockwork Games
Vertrieb	Acclaim
Termin	Noch nicht bekannt



AUFWIND Mit Vanishing Point lässt Acclaim nicht nur Ballons, sondern auch die Ansprüche an die Zeichnungstiefe und die Fahrphysik zukünftiger Rennspiele steigen.



STADTKURS Die Monaco-Piste trennt die Fahrer-Spreu vom Weizen.



BLICK ZURÜCK Der Rückspiegel zeigt immerhin Pisten- und Hintergrund-Details.

F1 Racing Championship

Ubi Softs Formel-1-Titel lässt die Motoren warmlaufen.

Nicht ganz so brandaktuell wie *F1 2000* von Electronic Arts zur laufenden Weltmeisterschaft präsentiert sich das ursprünglich für einen Frühjahr-Erscheinungstermin angekündigte *F1 Racing Championship* von Ubi Soft. Anders als bei der Konkurrenz mit aktueller Lizenz kann der Titel „nur" mit der offiziellen FIA-Lizenz zur letztjährigen Saison glänzen. Dem Spielspaß tut die dadurch beispielsweise noch fehlende Indianapolis-Piste aber keinen Abbruch, denn während Electronic Arts kleinere grafische und andere Defizite seines Titels als Preis der Aktualität zahlen musste, lässt man sich bei Ubi Soft offenbar alle Zeit der Welt, um auch die letzten möglichen Mängel zu beheben: Lieber gründlich und dafür ein wirklich ausgereiftes Spiel präsentieren, scheint hier der Wahlspruch zu sein. Ob diese Rechnung am Ende aufgeht, werden die Endverbraucher per Kaufentscheidung zeigen. Fest steht allerdings, dass der Ubi-Soft-Titel inzwischen grafisch deutlich besser wirkt als die EA-Konkurrenz und auch zu fahren sind die Rennen noch etwas anspruchsvoller als bei *F1 2000*. Wenn es diesmal beim genannten Termin bleibt, können Sie sich ab November selbst von der Qualität von *F1 Racing Championship* überzeugen.

Genre	Rennsimulation
Entwickler	Ubi Soft
Vertrieb	Ubi Soft
Termin	November

Driver 2

Rennspiel-Abenteuer auf der Zielgeraden.

Spannende, meist nicht ganz legale Aufträge und kompromisslose Verfolgungsjagden durch lebensecht nachgebildete Großstädte in Nord- und Südamerika waren schon bei *Driver* das Erfolgsrezept. Das für Oktober angekündigte Sequel *Driver 2* im Vertrieb von Infogrames setzt wieder auf diese Karte, enthält aber auch eine Menge Neuerungen: Der Fuhrpark ist deutlich umfangreicher, Brücken, Tunnels und Überführungen gewährleisten nun mehr Spielgefühl, und die Städte mit bis zu 150.000 Gebäuden und Objekten pro Metropole können jetzt auch zu Fuß erforscht werden. Die Spielmodi werden vom Vorgänger übernommen werden.

Genre	Rennspiel
Entwickler	Reflections
Vertrieb	Infogrames
Termin	Oktober



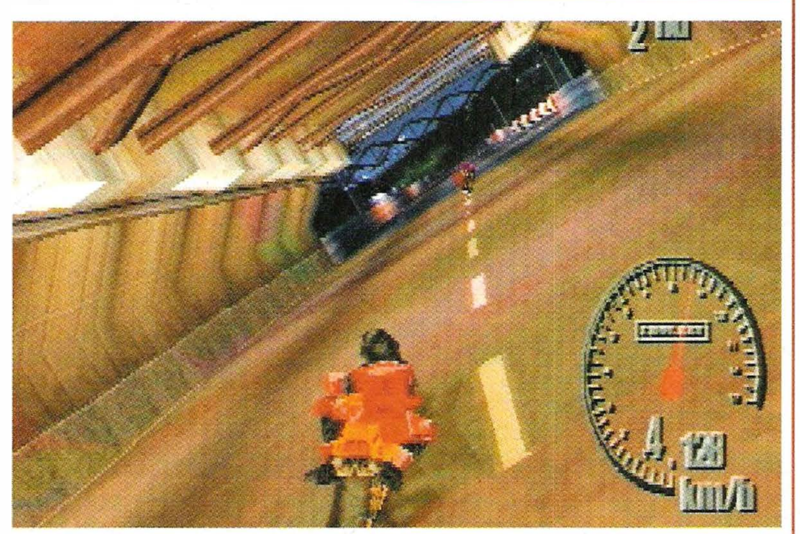
SCHULBUS Ob sich Größe und Gewicht dieses gelben Kolosses später auf das Fahrverhalten auswirken?

Ducati

Brandheiße Rennen auf lizenzierten Feuerstühlen.

Acclaim hat sich die Lizenz für sämtliche Ducati-Motorräder gesichert und veröffentlicht im kommenden Winter ein von Attention To Detail entwickeltes Rennspiel mit den Zweirädern. Neben einem Quick-Race-Modus soll vor allem der Menüpunkt Ducati Life für Motivation sorgen: Hier arbeiten Sie sich wie in einem Karriere-Modus langsam zu den immer stärkeren und interessanteren Rädern vor, tunen ihre aktuellen Maschinen und fordern Ihre Freunde zu Wettrennen um das jeweilige Motorrad heraus. Natürlich wird es auch einen Ausstellungsraum geben, in dem Sie alle Ducati-Motorräder seit den 50er-Jahren bestaunen können. Die Grafik wirkt bislang solide, wenn auch nicht überragend. Hoffen wir, dass die Entwickler das Fahrverhalten so hinkriegen, dass die Hersteller der Maschinen (und natürlich auch die Spieler) mit dem Ergebnis zufrieden sein können.

Genre	Motorrad-Simulation
Entwickler	Attention to Detail
Vertrieb	Acclaim
Termin	Winter



SCHRÄGLAGE Die Tunneldurchfahrten machen grafisch einen ordentlichen Eindruck, weitaus spektakulärer sind die atemberaubenden Kameraschwenks in Kurven.



NICHT ZU STOPPEN Lenkraketen wären eine Bond-typische Lösung für diesen feindliche gesinnten Helikopter-Piloten.

007 Racing

Gerast, nicht geschüttelt.

Unser aller Lieblingsagent kommt nicht zur Ruhe, seit Electronic Arts sich die Lizenz geschnappt hat. *007 Racing* wird von Eutechnyx entwickelt, die sich schon mit *C3 Racing* als technisch kompetente Entwickler beweisen konnten. Der Bond-Racer vermischt ein vereinfachtes Rennspiel mit Action. In 15 Levels können Sie in zahlreichen Bond-Fahrzeugen aus den Filmen eine Spritztour unternehmen und bei Bedarf auch die nicht-serienmäßigen Schmankerl – sprich: Maschinengewehre, Lenkraketen oder einfach nur Ölflecken gegen nachfolgende Fahrzeuge – ausprobieren. Straßensperren, gegnerische Fahrzeuge und Hubschrauber machen Ihnen dabei das Leben schwer. 007 Racing sieht ordentlich aus und klingt zumindest recht interessant – wir sind gespannt, was letztendlich daraus wird!

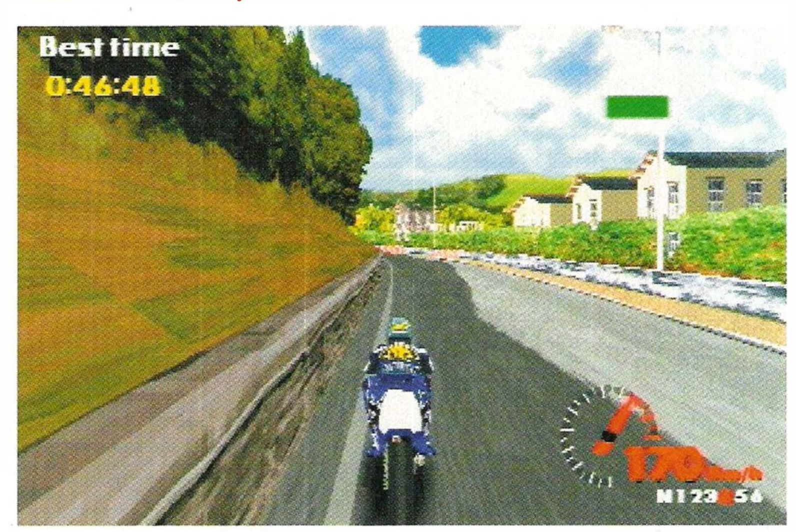
Genre	Rennspiel
Entwickler	Eutchnyx
Vertrieb	Electronic Arts
Termin	n.n.b.

Moto Racer World Tour

Endlich wieder abwechslungsreiche Zweirad-Rennen von Delphine.

Schon der Vorgänger gefiel durch die Kombination von Superbike- und Motocross-Rennen und bei *Moto Racer World Tour* wird diese Idee noch weiter ausgereizt. Die Entwickler von Delphine wollen mit Speed, Cross und Supercross alle erdenklichen Motorradrennen ins Spiel integrieren und damit die weniger vielseitige Konkurrenz gleich mehrfach alt aussehen lassen. An insgesamt 15 Orten sollen die Rennen stattfinden, neue Spielmodi wie Trial und Dragster sorgen dabei für zusätzliche, eigentlich schon zu Genüge vorhandene Abwechslung. Grafisch wird solide Kost geboten, einige Texturen erscheinen derzeit noch ein wenig zu grob. Fans von Motorrad-Rennen sollten sich *Moto Racer World Tour* jedenfalls vormerken, allzu überragend ist die Konkurrenz in diesem Bereich bisher ja leider nicht. Die Fahrer von Superbike-Simulationen seien aber gewarnt: Hier handelt es sich nicht um eine Simulation, sondern um ein erfreulich kurzweiliges Rennspiel.

Genre	Motorradspiel
Entwickler	Delphine
Vertrieb	SCEE
Termin	September



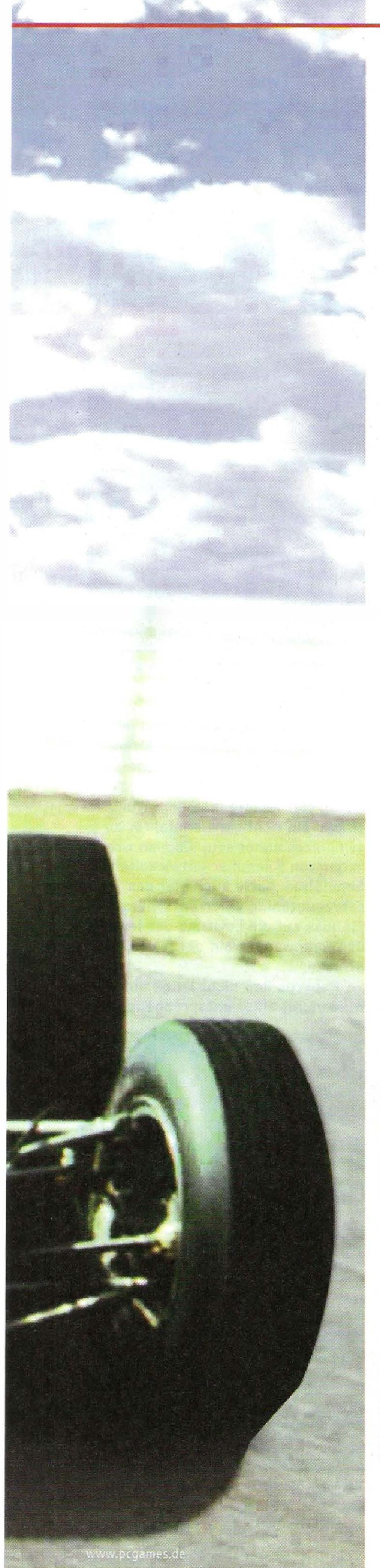
PIXELBLÖCKE Die eigentlich ansehnlichen Grafiken leiden arg unter den schlecht auflösenden Texturen. Unnötig, da der Grafikspeicher für derartige Spiele ausreichen sollte.

Die Geschichte der Rennspiele

Auf der Landstraße das Gaspedal durchtreten und sich vorstellen, ein Rennen gegen Schumi zu fahren – dieses Gefühl kennt wahrscheinlich jeder. Das Zusammenspiel von Körper und Geist, das Einswerden mit dem Fahrzeug und das Erleben von atemberaubender Geschwindigkeit kann wie eine Droge wirken. Da aber die Wenigsten die Möglichkeit haben, richtige Rennen zu fahren, weichen Fans auf Daddelkisten aus. Seit Jahren schon. Und die Versuche, die Realität zu simulieren, werden immer beeindruckender.



■ MYTHOS AUTO Seit es Computer gibt, treten Rennsport-Fans auf der ganzen Welt regelmäßig das virtuelle Gaspedal durch.



Zwei Arten von Rennspielen haben sich etabliert: Simulationen und Arcade-Rennspiele. Bei Rennsimulationen geht es um eine möglichst genaue Wiedergabe der tatsächlich Bedingungen eines Rennens. Einige Spiele, wie *Grand Prix Legends* von Papyrus, halten Fahrtrainingseinheiten und sogar individuelle Sperren für den Spieler bereit. Rasanz, Action und lockeres Gameplay sind die Eigenschaften, die Arcade-Rennspiele auszeichnen. Obschon viele dieser Genrevertreter mit einer passablen Fahrphysik aufwarten, wird hier primär auf unkomplizierten Fahrspaß gesetzt. Egal, welchen Spieletyp Sie bevorzugen, hier findet sich alles, was Sie schon immer über die Ursprünge des jeweiligen Genres wissen wollten. Auf geht's also zu einer gemütlichen Tour durch die Geschichte der Rennspiele.

Die Steinzeit

In einem Waschsalon fing alles an oder zumindest in den kleinen Münzschluckern auf Strandpromenaden. Dort stieß man auf Maschinen, um die sich die Kinder scharten. Diese frühen Rennspiele waren nicht viel mehr als an Stöcken montierte Autos, die schnell über die Linien der darunter liegenden Straße gezogen wurden. Spaß machte es schon, wirklich anspruchsvoll war das allerdings nicht. Trotzdem wünschten sich viele am Ende des Waschsalon- oder Strandbesuches, ein solches Spiel für Zuhause.

Und tatsächlich: Der damalige Spielegott Atari erhörte die Bitten und brachte mit *Pole Position* eines der ersten Rennspiele auf den Markt. Trotz aller technischen Fortschritte macht das Spiel heutzutage immer noch einen Heidenspaß. Anno 1982, als Michael Schumacher noch als kleiner Junge über die Kartbahn in Kerpen donnerte, veröffentlichte Activision *Grand Prix*. Nintendo folgte zwei Jahre später mit *F-1 Race*. Dennoch gelang es *Pole Position*, den größten Einfluss auf die junge Generation der zukünftigen Computergamer auszuüben.

Der damalige Spielegott Atari erhörte die Bitten und brachte mit Pole Position eines der ersten Rennspiele auf den Markt.

Ferraris auf 286ern

Obwohl die ersten Rennspiele für Konsolen entwickelt wurden, war es der Computer, der diesen Spieletyp erst richtig etablierte. *Grand Prix Circuit* von Accolade war der erste Rennhit für den 286er. Auf der 3,5-Zoll-Diskette fanden sich ein paar Formel-1-Rennwagen von Ferrari, MacLaren und Williams sowie einige pseudo-realistische Strecken. Accolade bewies den richtigen Riecher für den Erfolg und brachte die auch heute noch erscheinende Serie *Test Drive* in die Läden. Später folgte zudem noch *The Duel: Test Drive II*. Im Testteil in diesem Heft erfahren Sie übrigens, auf welch tiefes Niveau die einst ruhmreiche Serie gesunken ist.

Mit *Grand Prix Circuit* wurde ein erster Schritt in Richtung Rennsimulationen getan; ein positiver Markttrend für Simulationen ließ



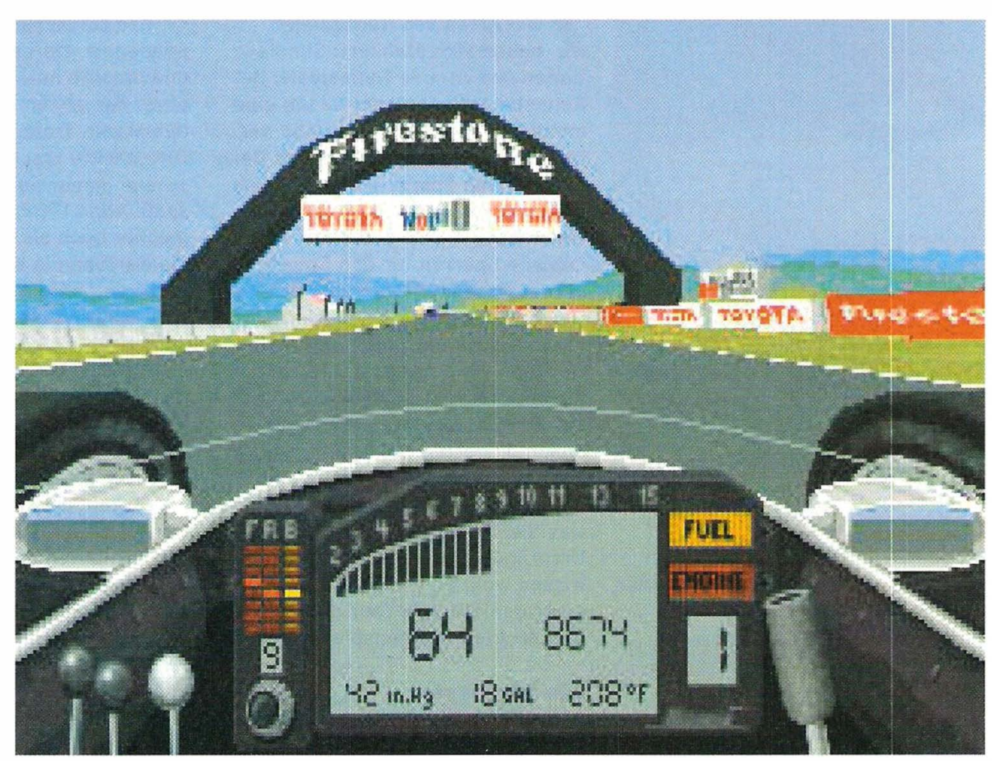
PIXELPRACHT Heute beschweren wir uns über aufpoppende Hintergründe und pixelige Autos – in Zeiten von Grand Prix Circuit sah das anders aus. Über eine derart „perfekte" Grafik wie oben war man früher positiv überrascht.

sich erwarten. Die *Test Drive*-Serie dagegen öffnete die Schleusen für die Flut von Arcade-Rennspielen. Beide *Test Drive*-Spiele gaben Möchtegern-Rennfahrern die Möglichkeit, sich ins Cockpit eines Porsche oder Ferrari zu setzten und durch Städte, Wüsten, an Küsten entlang und über Berge zu brausen. Die Aufgabe war einfach: schnell fahren, die Polizei abwimmeln und den Gegenverkehr meiden.

Trotz allen Erfolges konnte Accolade nicht verhindern, dass ihre Spitzenposition als Marktführer von Rennspielen von einer kleinen, ehemals nur zwei Mann starken Firma aus einem Vorort von Boston eingenommen wurde. Eng an die Stoßstange von *Grand Prix Circuit* geheftet, kam die erste wirkliche Simulation *Indy 500* auf den Markt. Vom legendären David Kaemmer entwickelt, erlebten die Spieler im flotten Indy-Rennwagen eine Fahrt in einem der bekanntesten Rennen der Welt: dem 500-Meilen-Rennen von Indianapolis.

Ebenso wie *Test Drive II: The Duel* erschien *Indy 500* 1989. Es vermittelte als erstes Rennspiel das Gefühl, einen echten Rennwagen zu fahren. Der Spieler musste bedacht und ruhig lenken, gleichzeitig aber schnell sein, um das Rennen zu gewinnen. Außerdem erhielt man komplette Setup-Optionen, mit denen die Indy-Cars tiefergelegt, aufgestockt und mit einer Menge Extras verbessert werden konnten. Was heutzutage keine Besonderheit mehr ist, sahen Spieler in den späten 80ern nur selten.

Während Kaemmer an neuen Titeln in Boston programmierte, schuf auf der anderen Seite des Atlantiks ein weiterer aufstrebender Computertüftler, Geoff Crammond, ein nettes Spiel mit dem Namen *Stunt Car Racer*. In diesem Spiel vermischten sich ein für damalige Verhältnisse genialer Realismus mit dem Nervenkitzel, alles aus einem Wagen auf einer Reihe von stuntgerechten Strecken herauszuholen. Kurze Zeit später brachte er den Klassiker *World Circuit* heraus.



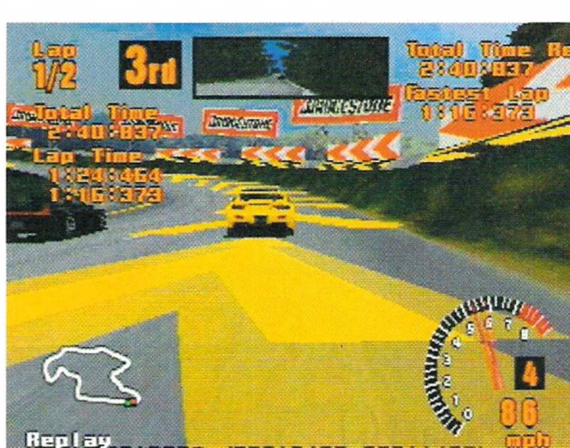
ORIGINALLIZENZ im Gepäck, realistisches Fahrverhalten unter der Haube – Indy Car Racing bot praktisch alles, was Simulations-Fans von einem populären Rennspiel seinerzeit zu Recht erwarteten.

In Stunt Car Racer vermischte sich ein fast genialer Realismus mit dem Nervenkitzel, alles aus einem Wagen herauszuholen.

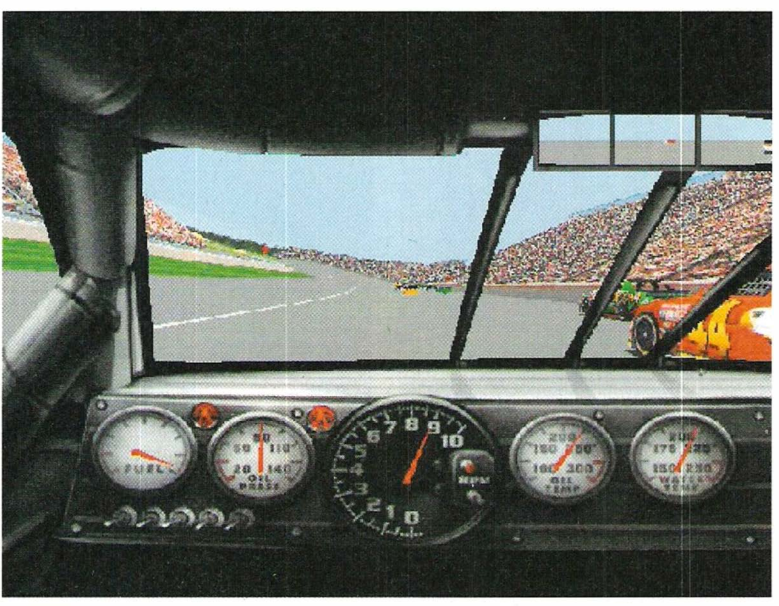
Formel-1-Freude

Microproses *World Circuit* brachte den Fans der Straßen-Rennspiele das, was *Indy 500* der Indianapolis-500-Gemeinde gab: die ultimative Simulation. Als Fahrer von *World Circuit* stand man mit Formel-Eins-Flitzern im Wettstreit auf allen Rennstrecken der Saison von 1990. Von den kniffligen, engen und mit Wolkenkratzern gesäumten Straßen von Phoenix bis zu den Hochgeschwindigkeitsgeraden in Monza – als Spieler konnte man dem Wunsch, einmal ein richtiger Rennfahrer zu sein, nicht näher sein. Ebenso wie in der von Kaemmer entwickelten Simulation, hatte auch hier das Fahrzeugtuning einen entscheidenden Einfluss auf die Leistung des jeweiligen Rennwagens auf der jeweiligen Strecke.

Papyrus ließ nicht lange auf sich warten mit einer entsprechenden



KONSOLENGEGNER wurden plötzlich ganz still, als mit Gran Turismo die zukünftige Rennspiel-Referenz für die PlayStation erschien.



SCHWINDELIG wird es NASCAR-Fahrern selbst nach der 50. Runde noch lange nicht. Die Serie NASCAR Racing ist und bleibt ein Produkt für echte Hardcore-Rennfreaks.



NOSTALGIE Pole Position war eines der ersten Rennspiele überhaupt: Heutzutage hoffnungslos veraltet – früher eine Revolution.

Antwort auf Microprose. Im Jahr 1993 erschien *IndyCar Racing*. Bei Papyrus wollte man nicht einfach nur die Indianapolis 500 nachahmen, sondern eine ganze Rennsaison nachempfinden. Es entstand damit der erste Versuch, das komplexe Zusammenspiel zwischen Straßenrennen sowie zwischen kurzen und langen Rennen auf Rundkursen zu vereinen. Obwohl das Spiel gelungen war und die Kritiken positiv ausfielen, blieb der erwartete kommerzielle Erfolg aus. Dieser folgte erst mit dem nächsten Titel – mit einem Spiel, das den entscheidenen Anstoß zum Wandel der Rennspiele für PC und Konsole gab.

Simulation pur

Das gefeierte Spiel hieß *NASCAR Racing*. Hierbei wurde die komplexe Papyrus-Simulation mit dem beliebtesten US-Motorsport kombiniert. Für die Hardcore-Spezialisten gab es die Möglichkeit, ausführlich an Fahrwerk und Gangschaltung des Wagens zu basteln und dann eine realistische Runde auf einer der berühmtesten Strecken Nordamerikas zu drehen. Gleichzeitig hatten Anfänger den Vorteil, im Arcade-Modus das Fahrverhalten zu trainieren. *NASCAR Racing* war ein großer Erfolg bei Kritikern und Käufern. Aktualisierte Versionen erscheinen seitdem im Jahresrhythmus.

1995 steht für das Jahr der qualitativ hochwertigen Rennspiele. Sega brachte *Rally Championship* aus der Spielhalle auf die Konsole, Papyrus konterte mit *IndyCar Racing II*. Bei *Rally Championship* handelte es sich um eines der ersten, wenn nicht vielleicht sogar um das erste richtige Rennspiel für Konsolen. Die Fahrer konnten mit ihren Schlitten über Geröll sausen und durch den Matsch auf internationalen Rallyestrecken toben. Während lichtdurchlässige Fenster das Auge erfreuten, sorgte die Steuerung mit der Möglichkeit, die Kurven schliddernd zu nehmen, für reichlich Kurzweil.

Zu *IndyCar Racing II* gab es dagegen die unterschiedlichsten Meinungen. Niemand konnte die Genauigkeit der Simulation verleugnen, von vielen Kritikern wurde das Spiel aber als zu schwierig abgestempelt. So entstand die eine Frage, die immer wieder im Hinblick auf Simulationen gestellt wird: Kann ein Spiel tatsächlich zu realistisch sein?

Hilfreich und freundlich

Dank der technischen Fortschritte konnten 1995 die Tüftler Kaemmer und Crammond schon sehr viele Details in ihren Spielen berücksichtigen. Doch die Gefahr war groß, dass die Spiele zu schwer würden. Auf Freaks als einzige Käuferschicht konnte niemand bauen. 1996 kam die Rettung in Form von Geoff Crammonds *Grand Prix II*. Das Spiel war genauso anspruchsvoll wie *IndyCar Racing II*, bot aber unterstützende Fahrhilfen und ermöglichte es den Spielern, die Strecke erst einmal auszuprobieren, bevor es ins entscheidende Rennen ging. Außerdem gab es eine automatische Gangschaltung und Bremsen, Hilfe beim Gasgeben sowie eine Option, die die perfekte Fahrlinie auf der Rennstrecke anzeigte. Um sicherzugehen, fügte Papyrus ebenfalls automatische Bremsen und eine angedeutete Fahrlinie in *IndyCar Racing II* ein, erreichte mit dieser Simulation aber nie die Raffinesse eines *Grand Prix II*. Tatsache ist, dass viele Spieler Crammonds Werk für eine der besten Rennsimulationen aller Zeiten halten.

Obwohl *Grand Prix II* von der Kritik gelobt worden war, konnte es mit dem kommerziellen Erfolg des 1996er-Papyrus-Hits *NASCAR Racing 2* nicht mithalten. Das Spiel überbot die grafische Leistung seines Vorgängers. Durch Besprechungen in der Fachpresse und in Motormagazinen wurde *NASCAR Racing 2* auch einem breiteren Publikum vorgestellt.

Der Siebte Sinn

1996 war außerdem das Geburtsjahr einer weiteren legendären PC-Rennspielreihe: *Need for Speed* von Electronic Arts. Schon vier Jahre zuvor hatte EA mit *Car and Driver* gezeigt, dass man sich mit Rennspielen auskannte. Teure Autos, noble Präsentationen mit MTV-mäßigen Videos und der Stimme des Siebten-Sinn-Moderators, realistische Geräusche, aber ein einfaches Fahrverhalten machten den Titel zum Verkaufsschlager. EA hat seitdem jedes Jahr Fortsetzungen veröffentlicht.

Ihre ganz eigene Fangemeinde erreichten zwei weitere Spiele 1997. Auf der einen Seite fand sich ein Titel von Interplay, der eigentlich kein richtiges Rennspiel war. Dort siegte derjenige Spieler, der während des Rennens die meisten Fußgänger über den Haufen gefahren hatte. Deswegen wurde der Titel in Deutschland indiziert.

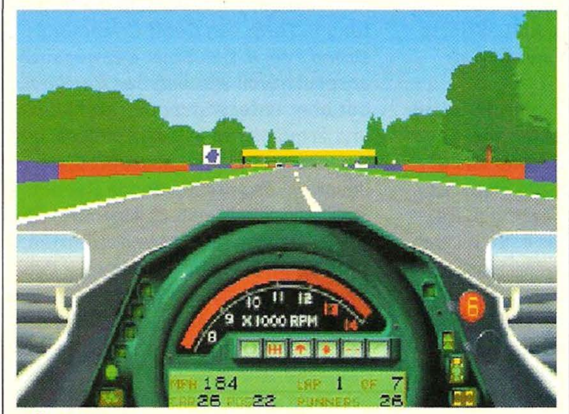


TEURE SCHLITTEN über coole Strecken zu schicken, ist das Erfolgsrezept von Need For Speed. Das Fahrverhalten schwankt zwischen Simulation und Arcade. Eben erst erschien mit NFS: Porsche Teil 5 der spannenden Rennserie.

Jung und Alt

Optisch lässt sich der gewaltige Fortschritt bei Renn-Simulationen immer noch am deutlichsten feststellen.

„Junge, bist du groß geworden", pflegen Tanten ihren Neffen mitzuteilen. Hätte die *Grand Prix*-Reihe eine Verwandte, würde sie stattdessen sagen: „Mensch, bist du hübsch geworden". Die Unterschiede können nicht größer sein: Geoff Crammonds erstes Grand-Prix-Spiel *World Circuit* erschien in den späten 80er-Jahren mit Krümelgrafik und einfarbigen Flächen statt realistischer Texturen. *Grand Prix 3* dagegen nutzt alle 3D-Fähigkeiten und wird in den nächsten Wochen im Handel erscheinen.



RÜCKSPIEGEL waren schon damals Standardrepertoire einer F-1-Simulation. Bandenwerbung und Landschaften: Fehlanzeige.



MEISTERHAFT Auch heute noch wird Geoff Crammonds Grand Prix 2 von vielen Spieler als bestes Rennspiel aller Zeiten gefeiert.



REALISTISCHER denn je sieht Teil 3 aus. Wettereffekte und weiche Texturen dank 3D-Beschleunigung – grafisch astrein.



SCHÖNE STRECKEN und weite Ausblicke gewährte uns Viper Racing. Mit jedem neuen Titel im Rennspielsektor wurden auch die Möglichkeiten der grafischen Darstellung immer besser.

Zum anderen erschien *POD* von Ubi Soft. Als eines der ersten Spiele unterstützte *POD* die aufblühenden 3D-Karten und sah dementsprechend gut aus. Der Spieler fand sich in futuristischen Rennwagen wieder, die durch ebenso moderne wie glitzernde Science-Fiction-Städte brausten. Eine gelungene Steuerung und vielfältige Online-Modi sorgten für Dauerspaß.

Meilenstein der Grafik

1998 war das Jahr, in dem 3D-Karten-Unterstützung endgültig Einzug hielt in die Welt der Rennspiele. In Sierras *Viper Racing* glänzten die Motorhauben, in *Need for Speed III* flatterten Laubblätter durch die Gegend, während in Microsofts *Monster Truck Madness* die Blitze am Himmel zuckten. Die größte Begeisterung der Rennfans entstand allerdings nicht am PC. Ein neuer Mann trat in die Fußstapfen von Kaemmer und Crammond. Sein Name: Kazunori Yamauchi. Sein Werk: *Gran Turismo* für PlayStation. Alle 150 Rennwagen – von Honda Accord bis Dodge Viper – ließen ein individuelles Fahrgefühl aufkommen. Es bestand also keine Gefahr, die Turbobeschleunigung eines Aston Martin DB-7 mit dem etwas behäbigeren Tempo eines Subaru Legacy zu verwechseln. Die raffinierten Grafiken jedoch erweckten beinahe die Illusion eines 3D-beschleunigten PC-Titels, so gut sahen sie aus.

Zwei weitere Highlights an der Konsolenfront waren *TOCA* (PSX) von Codemasters und das von Midway fürs N64 produzierte *Top Gear Rally*. *TOCA* simulierte die britische Tourenwagenmeisterschaft mit toller Fahrphysik und Grafiken, die fast an *Gran Turismo* heranreichten. Auf der anderen Seite stand das bereits Ende 1997 erschienene *Top Gear Rally* – das erste Konsolenspiel, das es ernsthaft mit der Sega-Reihe *Rally Championship* aufnehmen konnte.

Die letzten Jahre

Seit 1997 hat sich die Entwicklung im Rennspiel-Genre stark beschleunigt. Vor allem in puncto Produktmasse ist der Markt an Video- und PC-Spielen enorm gewachsen. Doch auch die grafische und fahrphysikalische Qualität etlicher Renn-Titel hat noch einmal sprunghaft zugelegt. *Gran Turismo 2, Ridge Racer 64, Need for Speed 5: Porsche, Colin McRae 2.0* – erfolgreiche Spiele-Serien produzieren Fortsetzungen am laufenden Band. Und die Veröffentlichung weiterer Titel ist (trotz Erscheinen der PlayStation 2) auch für die PlayStation – für PC ohnehin – derzeit noch gut gesichert.

Was bringt die Zukunft?

Da das Geschäft mit Rennspielen boomt, dürfen wir also Jahr für Jahr reichlich Rennfutter erwarten. Da Spielefirmen mittlerweile dazu übergehen, erfolgreiche Rennserien regelmäßig fortzusetzen (z.B. *Grand Prix*), ist die Gefahr eines Flops natürlich größer. Das beweisen nicht zuletzt die jüngsten *Test Drive*-Sprösslinge. Online-Unterstützung wird immer wichtiger – je tiefer die Preise sinken, desto attraktiver werden Internet-Duelle. Wer will sich nicht mit menschlichen Kontrahenten messen? Und, wer weiß? Vielleicht wird demnächst sogar parallel zu einem regulären Formel-1-Rennen eine virtuelle Formel-1-Meisterschaft der Online-Gemeinde veranstaltet.

Nico Winkelhaus



Voll auf Speed!

■ SPEED IST ALLES Für viele Rennsportler war die Sucht nach Geschwindigkeit der Einstieg in ihre Sportart.

Jungstars im Sport verdanken Rekorde und Millionen dem Computerspielen. Behauptet Chip Ganassi, Besitzer des erfolgreichen Indycar-Teams Target. Und eigentlich müsste er's wissen: Sein Dollargarant, Juan Montoya, schoss jahrelang über digitale Rundkurse. Jetzt ködert ihn die Formel 1.

Blödsinn. Scherz. Quatsch. Was einem zu Ganassis Theorie spontan einfallen will, steht im Duden kreuz und quer verteilt. Nur an einer Stelle bestimmt nicht: Unter L, wie logisch zum Beispiel, oder Lob. Nicht, dass das den Mann aus der Ruhe bringen würde. „Schaut Euch Tiger Woods an oder Montoya, diese ganzen Jungs eben", beginnt er. „Die sind alle in ihren frühen Zwanzigern. Vor 20, 25 Jahren ist etwas passiert, das die vielen Rekordbrüche jetzt verursacht hat." Grübel, grübel, rat' drauflos: Der Aufstieg der Videospiele, hm? „Diese Jungs sind damit aufgewachsen, während sich die Hand-Augen-Koordination älterer Athleten nie in vergleichbarem Maß entwickelt hat. Und deshalb ist meine These, dass die Jungs heute, die guten, besser auf den Sport geeicht sind." Treffer, versenkt. Doch macht die Behauptung Sinn?

Dafür spricht zumindest die bisherige Karriere Juan Montoyas, den Ganassi schon als blutigen Anfänger unter Vertrag nahm. Der 24-jährige Kolumbianer gewann gleich in seiner ersten Indycar-Saison die Meisterschaft – ein Kunststück, das vor ihm allein Fahrerlegende Nigel Mansell geglückt war – und düpiert die an Jahresringen wie Erfahrung reichere Konkurrenz seither regelmäßig. Für sein vermeintlich kindisches Hobby schämt sich der Youngster keinen Meter: „Computerspiele liebe ich, absolut!" In seiner

Diese Jungs sind mit Videospielen aufgewachsen, während sich die Hand-Augen-Koordination älterer Athleten nie in vergleichbarem Maß entwickelt hat.

Auf meinem Handy schafft er Snake in Höchstgeschwindigkeit. Ich kann dazu wirklich eine Geschichte nach der anderen auspacken.

Zeit als Kartpilot habe er sogar – und da beginnt Ganassis These sachte zu greifen – *CART Precision Racing* von Microsoft dafür verwandt, „alle Kurse auswendig zu lernen, und wie man sie am besten fährt." Im Fahrerlager heißt es weiter, Montoyas Begeisterung für Joysticks und Gamepads gehe deutlich über das Professionelle hinaus. Der rasende Geldmagnet von heute spielt so leidenschaftlich wie der Teen von nebenan, der er gestern war. „Steig mit ihm in ein Flugzeug und er will Videospielen", meint Ganassi. „Ich hole ihn auf dem Weg zu einem Rennen ab und er hat seinen Game Boy in den Fingern. Auf meinem Handy schafft er *Snake* in Höchstgeschwindigkeit. Ich kann dazu wirklich eine Geschichte nach der anderen auspacken." Dass ein Faible für Computer und Co. aber nicht automatisch Karriere und Schönheit bedeutet, gesteht Ganassi andererseits ein: „Klar, ein echtes Auto gut zu fahren, ist viel schwieriger, weil man wirklich bis an die Grenze geht."

Eines verbindet Sieger in Spiel und Realität unzweifelhaft: der Ehrgeiz, um Sekündchen und Pünktchen zu feilschen wie ein orientalischer Straßenhändler um Drachmen. Aber der ist Charaktersache, aneignen lässt er sich nicht. Bleibt die Idee vom Training der Reflexe und des Feingefühls, die einigermaßen einleuchtet und mit der Ganassi hausieren gehen könnte, bis die ersten Talentscouts überzeugt durch Spielhallen streifen

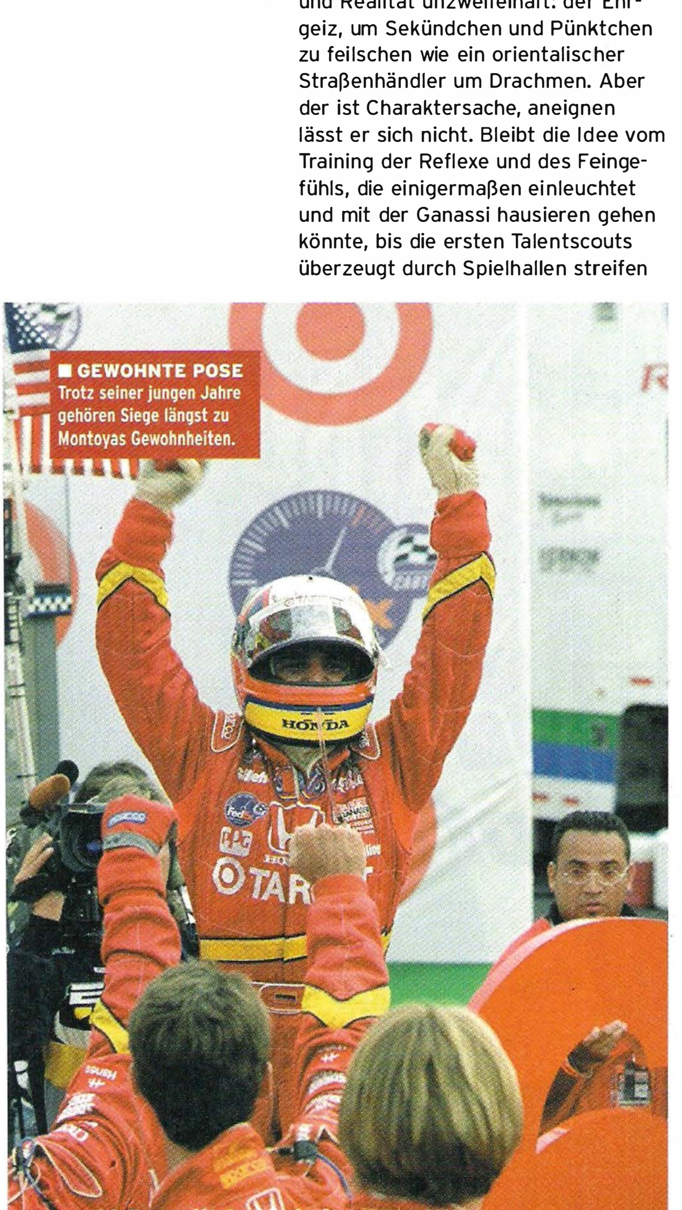


■ ZEITVERTREIB Wenn Juan Montoya nicht gerade am Steuer seines Rennwagen sitzt, vergnügt er sich am PC.

– wäre da nicht ein winziger Stolperstein. Ausgerechnet Paradebeispiel Montoya beurteilt die Lage anders. Dass ihn das Zocken zum Fahrprofi gemacht haben soll, will er stur nicht glauben. „Von wegen", eher habe ihn andersherum der Sport zu einem guten Spieler gemacht. „Wie sich die Games entwickelt haben, ist wirklich cool", sagt er. „Sie sind sehr realistisch geworden. Du kriegst richtig das Gefühl von Über- und Untersteuern im Cockpit und das Gute ist, du musst keine Crashs am eigenen Leib erfahren." Das Gute am Job klingt auch nicht schlecht: Montoya hatte schon vor Monaten einen PIII 600 mit Mega-Monitor im gemütlichen Eigenheim in Miami Beach stehen. Vor der Tür dümpeln Schnellboot und Jetski.

So sehen Fakten und Kommentare aus. Am Ende des Interviewtages stutzt der Tor und weiß so viel als wie zuvor. Schaden können Spiele bei der Vorbereitung auf eine Sportkarriere nicht. Ob sie merklich helfen? Das darf bezweifelt werden – vielleicht als Motivations-Pusher und Traumstütze. Fest steht immerhin eines: Wer vor lauter Videowettkampf nicht mehr dazu kommt, echte Trainingsstätten aufzusuchen, verbessert seine Chancen nicht gerade Richtung 100-Prozent-Bereich.

Daniel Ch. Kreiss



■ GEWOHNTE POSE Trotz seiner jungen Jahre gehören Siege längst zu Montoyas Gewohnheiten.

ZUM NICHTSTUN VERDAMMT **Boxenstopps gehören zu den wenigen Dingen, die man am Computer nicht trainieren kann. Als Fahrer hat man ohnehin keine Chance, einzugreifen.**

A Day at the Races

■ CATALUNA
Die Formel-1-Piste nördlich von Barcelona stellt höchste Ansprüche an Reifen und Fahrkönnen.

Nach einem schnellen Frühstück und einigen Telefonaten bin ich im gemieteten Fiat Panda auf dem Weg zur Cataluna-Rennstrecke 15 Kilometer nördlich von Barcelona.

Was gibt's Schöneres für den Formel-1-Fan, als den Fernseh-Sessel mit einer echten Tribüne zu vertauschen?!

Mit einer Tüte Chips, ein paar Bierchen und einem knallroten Schumi-Wimpel lässt sich auch das heimische Fernseh-Zimmer einigermaßen stilecht zum Renn-Studio umrüsten. Doch so ein Notbehelf ist überhaupt kein Vergleich zu einem echten Sitzplatz vor Ort bei einem wirklichen Formel-1-Wettkampf.

7:15 Uhr, *Pension La Paloma:*

Wie ein roter Blitz schießt der Ferrari durch die Kurven. Jetzt bremsen, schalten, sofort wieder beschleunigen und, ha!, da überhole ich auch schon Mika im Silberpfeil, Pole-Position für meinen Roten, ich fahre meinem ersten Sieg entgegen, was für ein herrliches Gefühl, und ... rrrrinnngg! Der kleine, weiße Reisewecker auf dem Nachttisch reißt mich brutal aus meinen Träumen einer viel zu kurzen Nacht. Zeit zum Aufstehen. O weh! Das tiefe Brummen in meinem Schädel hat leider überhaupt nichts mit Formel-1-Wagen zu tun: verdammter spanischer Rotwein!



GO GO GO! Spannende erste Sekunden: Direkt nach dem Start ist das von Ferrari angeführte Fahrerfeld noch sehr eng zusammen.

9:22 Uhr, *unterwegs nach Montmelo:*

Nach einem schnellen Frühstück und einigen Telefonaten bin ich im gemieteten Fiat Panda auf dem Weg zur Cataluna-Rennstrecke rund 15 Kilometer nördlich von Barcelona. Seit die Hochleistungspiste bei dem kleinen Ort Montmelo 1991 eröffnet wurde, sind wahrscheinlich bereits Hunderttausende von Sportfans und Touristen vor mir denselben Weg gefahren. Leider hilft mir das nicht im Geringsten: Nach einer ziemlichen Odyssee finde ich mich in den südöstlichen Randgebieten von Barcelona wieder. Irgendwie scheint mein Stadtplan nicht zu stimmen und mein Spanisch reicht zum Erfragen des Weges nicht aus. Zum Glück bin ich wenigstens frühzeitig unterwegs. Also kehrtgemacht und in Gegenrichtung zurück. Nach einer kleinen Zitterpartie bin ich diesmal offenbar richtig. An den Autos in Barcelona liegt das aber mit Sicherheit nicht: Machen die Einheimischen etwa alle bei der Formel 1 mit? Fahren ja wie die Henker, die Spanier!

11:45 Uhr, *endlich vor Ort:*

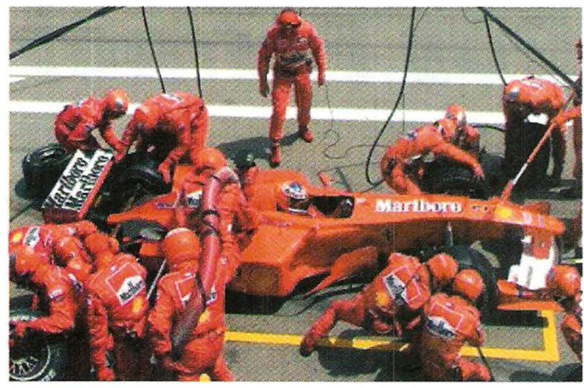
Nachdem endlich ein freies Fleckchen für den Panda gefunden ist (wahrscheinlich habe ich den am weitesten abgelegenen Parkplatz von allen erwischt), komme ich ohne weitere Verzögerungen aufs Renngelände und merke sofort: Hier weht ein ganz besonderer Wind! Die bereits eingetroffenen Zuschauer stehen in Trauben herum und fachsimpeln über Fahrer und Wagen. Doch selbst wenn ich nicht auf Anhieb echte Prominente ausmachen kann, geht es bei den Anwesenden ganz offenbar mehr ums Sehen und Gesehenwerden als um den Motorsport. So viele schöne Menschen, so viele edle Gesichter, so viele teure Klamotten: Bin ich hier etwa im Zoo oder was? Klar finde ich ein solches Umfeld aus Schickeria und Geldadel als gewöhnlicher Sterblicher sehr interessant, aber je länger ich mich zwischen den einzelnen Grüppchen bewege, desto mehr wird deutlich: Das ist nicht meine Welt. Würde nicht gelegentlich im Hintergrund ein Rennmotor aufheulen, könnte man fast vergessen, dass hier bald ein Formel-1-Wettkampf tobt. Die Anwesenden passen jedenfalls eher zu einer High-Society-Gartenparty.

14:00 Uhr, *Rennstart:*

Endlich. Das Rennen beginnt! Nachdem bis eben gespanntes Geraune die Tribünenreihen erfüllte, geht jetzt alles in ohrenbetäubendem Motorenlärm unter: Ich glaub, ich werd taub! Während sich Schu-



DETAILSTUDIE So nah bekommt man von der Tribüne aus Schumis roten Blitz natürlich nicht zu sehen. Nur die irrsinnig lauten Motoren hört man im Publikum genauso gut.



MÄNNERBALETT Die Handgriffe der zahlreichen Mechaniker folgen einer genauestens geplanten Choreografie.

macher im Ferrari vom Start weg an die Spitze des Feldes setzt, das in einem wahren Affenzahn vorüberdonnert, geht mir langsam auf, warum etliche Zuschauer so seltsame kleine Wattepfropfen in den Ohren haben. Als Neuling finde ich mich stattdessen mit der Lautstärke ab und bin bass erstaunt, wie blitzgeschwind das vorgelegte Tempo der Boliden ist: Kommt beim Live-Erlebnis wesentlich brachialer rüber als in jeder TV-Übertragung! Immer wenn Schumi, dicht gefolgt von Häkkinen, an den Tribünen vorbeirast, tobt das Publikum. Viele Zuschauer hält es nicht mehr auf den Sitzen. Hören kann ich von alledem überhaupt nichts, aber auch ich bin komplett angesteckt von der Zuschauer-Euphorie und jubele mit, die Stimmung ist einfach grandios.



TEMPO Auf den Geraden geben die Silberpfeile richtig Gas – schnellste Runde für Mika.



SLALOM Die Kurven am Ende der Tribüne sind bei vielen Fahrern zu Recht gefürchtet.

Runde 42, *die Entscheidung:*

Bisher hat Michael Schumacher die knappe Führung vor Häkkinen halten können, doch beim gleichzeitigen Boxenstopp in Runde 42 scheint es Probleme zu geben. Der Silberpfeil ist nach einem durchschnittlichen Aufenthalt wieder auf der Piste, doch wo bleibt Schumis Roter? Erst nach endlosen 17,5 Sekunden ist der Ferrari zurück auf der Piste. Häkkinen fährt jetzt auf Rang 1 und lässt sich diese Position bis zum Rennausgang nicht mehr nehmen. Wie man später erfährt, gab es bei der Schumacher-Crew Probleme mit dem Tankschlauch. Doch damit nicht genug: In Runde 48 zieht auch noch David Coulthard an Schumi vorbei, mit dessen Bereifung etwas nicht zu stimmen scheint. Wenn nicht ein Wunder geschieht, schafft Mika einen Hattrick: seinen dritten Sieg in Folge auf dem Cataluna-Parcours.

15:34 Uhr, *Zieleinlauf Häkkinen:*

Nach 65 Rennrunden und 307 Streckenkilometern bzw. einer Stunde, 33 Minuten und knapp 56 Sekunden ist alles vorbei: Riesenjubel für Mika Häkkinen, der souverän als Erster über die Ziellinie brettert, gefolgt von Teamkollege Coulthard auf Rang 2. Dritter wird Barrichello im zweiten Ferrari, Vierter Ralf Schumacher für BMW. Und Michael Schumacher, wieder einmal vom Pech verfolgt, schafft nur noch den fünften Platz. Während nun Ehrenrunde und Siegerehrung vonstatten gehen, füllt sich mein Gehörgang allmählich wieder mit Geräuschen und das hochfrequente Fiepen der letzten anderthalb Stunden lässt langsam nach. Ich bin's zufrieden: Zwar hat mein heimlicher Favorit Schumacher nicht gewonnen, doch sein Punktevorsprung ist noch nicht in Gefahr.

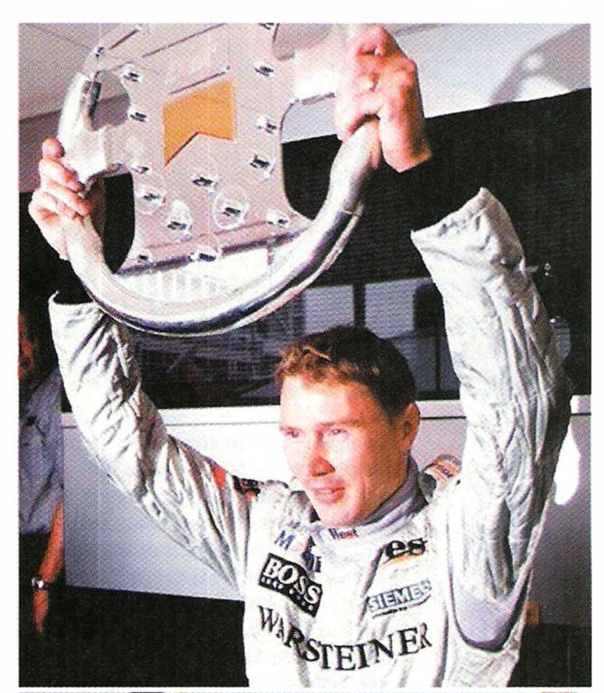
Zwar hat mein heimlicher Favorit Schumi nicht gesiegt, aber sein Punktevorsprung ist noch nicht in Gefahr.

Und was das Live-Erlebnis betrifft – das hat sich wirklich gelohnt! Aber beim nächsten Mal bringe auch ich Ohrenstöpsel mit.

17:30 Uhr, *Abschied von Montmelo:*

Die Autoschlangen der abziehenden Formel-1-Enthusiasten stauen sich meilenweit, doch schließlich bin auch ich mit meinem Panda unterwegs zurück nach Barcelona, um mich im Hotel erneut über die Vielfalt und Wirkweise spanischer Weine zu informieren ...

Matthias Glaser





GESCHAFFT Stolz präsentiert sich Mika Häkkinen nach der fulminanten Pistenschlacht als Sieger des Cataluna-F1-Rennens 2000.

Das Formel-1-Regelwerk

Wer gewinnt wann und warum? Was muss man tun, um disqualifiziert zu werden? Antworten auf alle Fragen.

■ ENTSCHEIDUNGSPHASE Nicht einmal in der heimischen Boxengasse ist man vor dem allgegenwärtigen Formel-1-Regelwerk sicher.

Über 60 mal im Kreis fahren und möglichst als Erster ankommen – und schon hat man gewonnen. Dass ein Formel-1-Rennen nicht ganz so einfach ist, zeigt sich spätestens, wenn man nachträglich qualifiziert wurde. Zahlreiche Fallstricke warten auf die Fahrer, nicht einmal die Spieler von Simulationen sind davor sicher.

Sobald am Straßenrand Flaggen geschwenkt werden, weiß man, was die Stunde geschlagen hat – sofern man denn die Bedeutung der bunten Stofflappen kennt. Vor den Erfolg hat die FIA einen dicken Katalog von Regeln gesetzt, der nicht immer logisch ist und der sich zudem alljährlich ändern kann. Deshalb hier die wichtigsten aktuellen Bestimmungen für Formel-1-Piloten aus den „2000 FIA Formula One World Championship Sporting Regulations" und dem „FIA International Sporting Code".

DER START

Wenn die Ampel erstmals grünes Licht zeigt, beginnt die Formationsrunde. Während der Formationsrunde sind Übungsstarts verboten und die Formation muss so eng wie möglich gehalten werden. Überholvorgänge sind nur gestattet, wenn ein Fahrzeug auf der Startposition nicht vorankommt und die dahinterliegenden Fahrzeuge übermäßig aufgehalten werden würden. Der betroffene Fahrer darf anschließend nur überholen, um die Startreihenfolge wieder herzustellen. Sobald alle Fahrzeuge die Formationsrunde beendet haben und auf ihrer Startposition stehen geblieben sind, erscheint das Fünf-Sekunden-Signal, gefolgt vom Vier-, Drei-, Zwei- und Ein-Sekunden-Signal. Das Ein-Sekunden-Signal erlischt, so das offizielle Regelwerk, „nach einer unbestimmten Zeit" und das Rennen beginnt. Wer sein Fahrzeug zu früh beschleunigt (Fehlstart), erhält eine Zeitstrafe.



BLOSS NICHT ZITTERN Am Start zählen nur starke Nerven. Gas geben kann jeder.

DIE FLAGGEN

Auch im Zeitalter von Funk und Bordelektronik sind die Flaggen das wichtigste Kommunikationsmittel zwischen Fahrern und Rennleitung. Nur die wenigsten Flaggen werden in den aktuellen Simulationen verwendet.

- Die **rote Flagge** wird geschwenkt, wenn ein Training oder das Rennen abgebrochen wird.
- Die **schwarze Flagge** zeigt dem Fahrer, dass er vor dem Ende der viertnächsten Runde die Boxengasse ansteuern muss.
- Die **schwarze Fahne** mit einem orangefarbenen Kreis zeigt dem Fahrer an, dass sein Fahrzeug gefährdende technische Probleme hat und er sofort die Box ansteuern muss.
- Die **schwarzweiße Flagge** entspricht der gelben Karte im Fußball: Verwarnung für unsportliches Verhalten.
- Die **gelbe Flagge** weist auf eine Gefahr hin. Der Fahrer muss die Geschwindigkeit reduzieren, darf nicht überholen und muss darauf gefasst sein, seine Richtung zu ändern. Wird die Flagge zweimal statt einmal geschwenkt, muss er sogar damit rechnen, seinen Wagen zu stoppen.
- Die **gelbe Flagge** mit roten Streifen warnt vor schlechter Bodenhaftung aufgrund von Öl oder Wasser.
- Die **hellblaue Flagge** zeigt einem Fahrer an, dass ihn jemand überholen möchte und dass er ihn bei nächster Gelegenheit vorbeilassen muss. Im Training wird die Flagge jedem langsameren Vordermann gezeigt, im Rennen nur solchen Fahrern, die überrundet werden können.
- Die **weiße Flagge** warnt vor einem deutlich langsameren Fahrzeug in dem vorausliegenden Sektor.
- Die **grüne Flagge** wird verwendet, um hinter einer gelben Flagge eine freie Bahn anzuzeigen.

DAS VERHALTEN WÄHREND DES RENNENS

Überholen

Während eines Rennens darf ein Fahrer die komplette Breite der Strecke nutzen. Sobald aber ein kurzzeitig oder dauerhaft schnelleres Fahrzeug auf einer Geraden heranfährt, muss der langsamere Fahrer zur Seite fahren, um den schnelleren passieren zu lassen.

Wenn der Vorausfahrende nicht den Eindruck erweckt, dass er seinen Rückspiegel verwenden würde, bekommt er die blaue Flagge gezeigt. Das Ignorieren dieser Flagge kann mit einer Strafe belegt werden, ein systematisches oder wiederholtes Ignorieren wird im schlimmsten Fall mit einer Disqualifikation geahndet.



IN BEDRÄNGNIS Auch als Opfer eines Überholvorgangs muss man Regeln beachten.

Boxenstopps

In der Boxengasse herrscht ein Tempolimit von 60 km/h während des Trainings. Während des Warm-Ups und während des Rennens herrscht hingegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h (60 km/h in Monaco)

Entgegen aller Annahmen gibt es keine Regeln, welche die nachzutankende Spritmenge oder die Anzahl der Boxenstopps begrenzen würden. Lediglich die Anzahl der Reifen ist limitiert: Jeder Fahrer darf je Rennwochenende nur acht Sätze Trockenreifen und sieben Sätze Regenreifen verwenden. Für die Qualifikation, die Aufwärmrunden und das Rennen darf er sieben von ihm selbst ausgesuchte Reifensätze verwenden. Noch vor der Qualifikation muss sich der Fahrer auf eine Reifenmischung (hart oder weich) festlegen. Lediglich während des Rennens hat man die freie Wahl zwischen Trocken- und Regenreifen. Vorher darf man nur Regenreifen aufziehen, wenn die Strecke für nass erklärt wurde.

Anhalten

Das Anhalten auf freier Strecke ist jederzeit erlaubt, wenn dabei keine anderen Fahrzeuge gefährdet werden. Sollte der Fahrer es nicht schaffen, seinen Wagen ohne externe Hilfe wieder zu starten, wird er disqualifiziert.

Reparaturen auf der Strecke dürfen nur vom Fahrer und nur mit dem eigenen Bordwerkzeug und mitgeführten Ersatzteilen durchgeführt werden.



ANHALTEN ERLAUBT Nach einem Unfall darf man an der Strecke anhalten, der Wagen darf aber nur mit Bordmitteln repariert werden.

Ein Rennen kann man genauso gut ohne Stopp fahren wie mit deren zehn, bei der Gestaltung der Rennstrategie hat man sämtliche Freiheiten.

Es ist nicht gestattet, das Fahrzeug über die Ziellinie zu schieben.

Safety Car

Das Safety Car wird auf die Strecke geschickt, wenn die Fahrer in unmittelbarere Gefahr sind, aber ein Abbruch des Rennens nicht notwendig ist. Das Safety Car startet aus der Boxengasse auf die Strecke, ohne Rücksicht auf die aktuelle Reihenfolge der Fahrer. Die Rennwagen reihen sich nicht weiter als fünf Wagenlängen hinter dem fahrenden Safety Car auf. Jegliches Überholen ist verboten.

Unter außergewöhnlichen Umständen wird das Rennen hinter dem Safety Car gestartet (fliegender Start). In diesem Fall wird auf die Formationsrunde verzichtet und das Rennen beginnt, sobald das führende Fahrzeug das erste Mal die Start- und Ziellinie überquert.

Die Renndauer

Eine Renndistanz beträgt mindestens 305 Kilometer zuzüglich der eventuell angebrochenen Runde. Die maximale Dauer beträgt davon unabhängig maximal zwei Stunden, die angebrochene Runde wird ebenfalls noch beendet.

Das Ende – wer warum gewinnt

Die Ziellinie kreuzt sowohl die Rennstrecke als auch die Boxengasse. Der Fahrer, der zuerst die notwendige Rundenzahl geschafft hat oder nach Ablauf der Rennzeit die meiste Anzahl von Runden gefahren hat, gewinnt. Dabei kommt es nur darauf an, wie oft er die Ziellinie überquert hat, nicht aber an welcher Stelle. Die Meisterschaftspunkte verteilen sich wie folgt auf die Fahrer:

Platz	Punkte
1. Platz	10 Punkte
2. Platz	6 Punkte
3. Platz	4 Punkte
4. Platz	3 Punkte
5. Platz	2 Punkte
6. Platz	1 Punkt

Harald Wagner



REIFENWECHSEL Ein strenges Reglement legt genauestens fest, welche Reifentypen wann aufgezogen werden dürfen.

Stiftung Wagentest

Auf den folgenden zwei Seiten erfahren Sie alles über unser Testsystem und die Maßstäbe der Spielebewertung.

Unser oberstes Ziel ist es, Sie als Endverbraucher und Spiele-Fan objektiv, kompetent und transparent über die Renn-Titel unserer Test-Strecke zu informieren. Damit Sie bis ins Einzelne mitverfolgen können, wie sich unsere Bewertungen zusammensetzen, haben wir unser Testverfahren auf dieser und der nächsten Seite in aller Ausführlichkeit dargelegt.

Die meisten – vor allem die erfolgreichen – Rennspiele erscheinen heutzutage parallel gleich für mehrere Spiele-Plattformen. Reine PlayStation-Titel wie *Gran Turismo 2* oder *TOCA World Touring Cars* sind eher die Ausnahme – und wer weiß, vielleicht erscheinen sogar einige dieser Konsole-Only-Titel mit einer wie auch immer gearteten Verspätung doch noch irgendwann für den PC. Auch umgekehrt gibt es kaum Rennspiele ausschließlich für den Personal Computer, die nicht irgendwann eine Wiedergeburt auf Nintendo 64 oder Sony-Konsolen erleben. Da wir viele Titel also plattformübergreifend besprechen (müssen), werden Sie unter den meisten unserer knapp 50 Games im Test-Teil fündig, egal welches nun Ihre individuelle Lieblings-Spielemaschine ist. Dieses Verfahren bringt es allerdings zwangsläufig mit sich, dass dasselbe Spiel für PC und Konsole auf der jeweiligen Plattform deutlich unterschiedliche Wertungen erzielen kann: Nicht alles, was den Konsolenspieler zu Begeisterungsstürmen hinreißt, ist automatisch auch auf dem PC ein gefundenes Fressen für den Renn-Fan. Gleiches gilt natürlich auch umgekehrt. Daher kann es sicher nicht schaden, wenn Sie sich einen kurzen Moment mit unseren Wertungskasten-Beispielen auf dieser Doppelseite befassen, denn entsprechende Kästen finden sich auch bei jedem besprochenen Spiel auf der Test-Strecke: Dort können Sie auf einen Blick ersehen, wie viel Spielspaß Sie wirklich von dem Titel auf Ihrer heimischen Plattform erwarten können. Wenn aber, was wie gesagt üblich ist, ein Titel auf mehreren Plattformen erscheint, macht es keinen Sinn, über eine Art K.O.-System das wirklich „allerbeste" Rennspiel zu küren. Stattdessen haben wir uns bemüht, Ihnen einen detaillierten Rundumschlag durch die Welt des virtuellen Motorsports zu liefern: Neben waschechten Formel-1-Sims und Renn-Simulationen haben wir für Sie auch Rennspiele im Blick, die es mit der Wirklichkeit nicht so genau nehmen, und zu guter Letzt wurde natürlich auch an die Motorradfahrer unter Ihnen gedacht. Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesem umfassenden Querschnitt etwas Appetit auf etliche schöne Rennrunden vor dem heimischen Fernseher oder Computer bereiten werden.

Wertungskasten PC:

Kurzbeschreibung
In diesen Zeilen stellen wir noch einmal eventuelle Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein kurzes Gesamtfazit ab.

Grafik
Hier sind alle unterstützten Grafik-Standards aufgeführt.

Sound
An dieser Stelle finden Sie alle unterstützten Sound-Standards.

Wertung
Die einzelnen Wertungen für die technischen Aspekte geben einen Eindruck von der Umsetzung des zugrunde liegenden Motorsporteereignisses.

SPIELENAMEN PC

In diesen Zeilen stellen wir noch einmal eventuelle Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein kurzes Gesamtfazit ab.

BENÖTIGT
Pentium ??
?? MB RAM
?xCD-ROM
HD: ?? MB

EMPFOHLEN
Pentium II ???
??? MB RAM
??xCD-ROM
HD: ?? MB

GRAFIK
✔ Software
✔ 3Dfx/Glide
✔ Direct 3D
✔ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✔ EAX (SBLive!)
✔ Aureal 3D
✘ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC ? Netzwerk ? Internet ?
Anzahl der Spieler pro CD ?

STEUERUNG
✔ Force-Feedback

SCHWIERIGKEIT
???

Grafik 00%
Sound 00%
Steuerung 00%
Mehrspieler 00%

SPIELSPASSWERTUNG
88%

Benötigt
Hier finden Sie die Minimalkonfiguration, die der Hersteller auf der Packung angibt.

Empfohlen
Die angegebene Konfiguration gewährleistet optimalen Spielspaß auf den Pisten.

Mehrspieler
In dieser Rubrik finden Sie Informationen über die maximale Anzahl von Fahrern an einem PC, im Netzwerk sowie im Internet und die dafür erforderliche Anzahl an Original-CD-ROMs.

Spielspaß
Unsere abschließende Spielspaßwertung gibt Auskunft über die spielerische, nicht aber technische Qualität des getesteten Programms.

Wertungskasten Konsole:

Speicherart
Speicherart: Auf welchem Medium kann der Spielstand abgespeichert werden (modulintern, Controller Pak, Memory Card, VM)?

System
Hier wird angezeigt, für welches System das Spiel erschienen ist (PlayStation, N64 oder Dreamcast).

Wertung
Die einzelnen Wertungen für die technischen Aspekte geben einen Eindruck von der Umsetzung des zugrundeliegenden Sportereignisses.

SPIELENAMEN — **SYSTEM**

In diesen Zeilen stellen wir noch einmal eventuelle Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein kurzes Gesamtfazit ab.

SPEICHERART ✓ Memory Card	HERSTELLER ???	Grafik 00%
STEUERUNG ✓ Analog ✓ Digital	ENTWICKLER ???	Sound 00%
	SCHWIERIGKEITSGRAD ???	Steuerung 00%
SONSTIGES ✓ Multi Tap	SPRACE IM HANDBUCH/SPIEL ???	Mehrspieler 00%
	MEHRSPIELER ??? Spieler	SPIELSPASSWERTUNG 88%

Steuerung
Lassen sich die Wagen nur mit dem digitalen Steuerkreuz bewegen oder wird auch eine analoge Steuerung unterstützt?

Sonstiges
Welche zusätzliche Peripherie, wie z. B. das Rumble Pak, das Jolt Pack oder das Expansion Pak, wird unterstützt?

Kurzbeschreibung
In diesen Zeilen stellen wir noch einmal eventuelle Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein kurzes Gesamtfazit ab.

Spielspaß
Unsere abschließende Spielspaßwertung gibt Auskunft über die spielerische, nicht aber technische Qualität des getesteten Programms.

Wertungskasten Multi:

Detailinformationen
Abhängig von der jeweiligen Plattform, für die das Spiel käuflich zu erwerben ist, stehen hier genaue Informationen zur verwendeten Speicher- und Steuerungstechnik, zur maximal möglichen Anzahl von Spielern oder der notwendigen bzw. empfohlenen Systemkonfiguration.

WERTUNG
Die einzelnen Wertungen für die technischen Aspekte geben einen Eindruck von der Umsetzung des zugrundeliegenden Sportereignisses.

SPIELENAMEN

PLAYSTATION
Spieler ???
DualShock Ja/Nein
Analog Ja/Nein
Spielstände ???

DREAMCAST
Spieler ???
DualShock Ja/Nein
Spielstände ???

PLAYSTATION 2
Spieler ???
DualShock Ja/Nein
Spielstände ???

NINTENDO 64
Spieler ???
Rumble Pak Ja/Nein
Expansion Pak Ja/Nein
Controller Pak Ja/Nein
Spielstände ???

SYSTEM	PS	PS2	DC	N64
Grafik	00%	00%	00%	00%
Sound	00%	00%	00%	00%
Steuerung	00%	00%	00%	00%
Mehrspieler	00%	00%	00%	00%
WERTUNG	00%	00%	00%	00%

In diesen Zeilen stellen wir Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein Gesamtfazit ab.

Kurzbeschreibung
In diesen Zeilen stellen wir noch einmal eventuelle Besonderheiten des Spiels heraus und geben ein kurzes Gesamtfazit ab.

Spielspaß
Unsere abschließende Spielspaßwertung gibt Auskunft über die Qualität des getesteten Spiels.

Blitzschnell und aktuell

F1 2000 bringt härteste Highspeed-Action direkt vom laufenden Weltmeisterschafts-Zirkus auf den Bildschirm.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **EA Sports (PC: Image Space Inc.)** ■ ANBIETER **Electronic Arts** ■ PREIS **Ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **April 2000** ■ USK **Ohne Altersbeschr.**

AUF EINEN BLICK
- 17 Formel-1-Pisten
- 22 Renn-Boliden
- 11 offizielle F1-Teams
- 4 Einzelspieler-Modi
- Mehrspielermodus

Mit dem benzindampfenden EA-Sports-Hit zur laufenden Saison fahren Sie die erste Formel-1-Weltmeisterschaft des neuen Jahrtausends jetzt bequem zu Hause nach. Ganz ohne Unfallrisiko, versteht sich – aber dafür mit realistischem Nervenkitzel. Und noch nie besaß eine F1-Simulation dabei so viel Aktualität wie *F1 2000*.

An Aktualität ist die brandneue Formel-1-Simulation von Electronic Arts nicht zu überbieten. Die diesjährige Weltmeisterschafts-Saison im echten F1-Zirkus rast mittlerweile dem letzten, alles entscheidenden Rennen von Sepang/Malaysien entgegen – und noch immer ist bei der Jagd nach dem Weltmeistertitel fast alles offen! Von Rennwochenende zu Rennwochenende steigt die Spannung bei Konkurrenz und Zuschauern. Diese Spannung können Sie sich direkt auf den heimischen PC oder Konsolen-Bildschirm holen und selber am Steuer entscheiden, wer Ihr kommender Weltmeister wird. Ob Ihr Wunsch-Weltmeister am Ende auch in Wirklichkeit den Pokal einsteckt, bleibt abzuwarten. Neidlos muss man jedoch EA zugestehen: Nie zuvor war eine Formel-1-Simulation näher am echten Renn-Geschehen als *F1 2000*!

Extrem-Realismus

Aktualität alleine macht natürlich noch kein gutes Rennspiel aus, das wissen auch die Entwickler von EA Sports (PSX-Titel) und Image Space Inc. (PC-Variante). Vom ersten Moment an wurde daher bei *F1 2000* größter Wert auf extremen Realismus aller spielrelevanten Details gelegt, um sowohl eingefleischte Rennspielprofis als auch Anfänger gleichermaßen zu begeistern. Optik, Sound und Fahrphysik wurden zu diesem Zweck minutiös aus der Wirklichkeit ins Spiel übertragen. Chef-Entwickler James Hawkins sagt dazu: „Wir haben mit allen Teams und allen Streckenbetreibern sehr eng zusammengearbeitet. Sogar mit den Ingenieuren und Mechanikern haben wir lange Gespräche geführt. Das hat zwar deren Arbeitsabläufe gestört, dafür haben wir aber das bestmögliche Material für unser Spiel." Und tatsächlich: Schon nach den ersten paar Kilometern bei einem vier Runden dauernden, so genannten „Kurzen Rennen" fällt angenehm auf, wie bretthart die Boliden auf der Strecke liegen, wie akkurat die Lenkung per Analog-Controller auch auf kleinste Fingerreflexe reagiert, und wie extrem die gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten von um die 300



■ ROTER BLITZ Am Steuer des neuen Ferrari rasen Sie realistisch Ihrem eigenen Weltmeistertitel entgegen.

km/h – beispielsweise bei Kühleroptik – für den Spieler fühlbar werden. Dank getriebefreundlicher Automatik-Schaltung und Fahrhilfen in Form von eingeblendeten Richtungspfeilen kann hier sogar der Formel-1-Novize mit etwas Glück und Fahrgeschick bereits nach wenigen Runden erste Rennerfolge feiern.

Profi-Liga

Der Rennspiel-Profi verzichtet hingegen gerne auf jede Art von Fahrhilfen und Erleichterungen, doch auch für anspruchsvolle Pistenkenner ist bestens gesorgt. Erstens lassen sich alle Hilfsparameter wahlweise auch ausschalten, und zweitens existieren neben dem „Kurzen Rennen" (welches auf der PlayStation auch den Zweispielermodus beinhaltet) drei weitere Spielmodi mit deutlich gehobenen Anforderungen: Im „Zeitrennen" kämpfen Sie am Steuer Ihrer hochtourigen Rennspritze unter verschärften Bedingungen um jede Millisekunde. Beim „Wochenende" erleben Sie auf einer Grand-Prix-Strecke Ihrer Wahl einen ganzen Testtag mit Ihrem PS-Geschoss (inklusive Telemetrie-Auswertung), drehen außerdem einige Trainingsrunden, erkämpfen sich danach im Qualifying Ihren Startplatz und treten schließlich zum Hauptrennen um den Etappen-Sieg an. Beeinflusst wird Ihre Startposition dabei, ganz wie in Wirklichkeit, von den Ergebnissen Ihrer Testläufe und Qualifyings – und genauso wichtig ist natürlich das richtige Fahrzeug-Tuning entsprechend der jeweiligen Pistenverhältnisse. Schon eine einzige falsch gewählte Wagen-Einstellung kann dabei, trotz Pole-Position, Ihren sicher geglaubten Sieg in eine herbe Niederlage verwandeln. Im „Weltmeisterschafts"-Modus sind Sie schließlich sogar die ganze 2000er-Saison als Formel-1-Pilot auf den 17 originalen Hochklasse-Pisten dieser Welt unterwegs. Hierbei gewinnen dann Wagen-Setup, Boxen-Strategie und Wetterbedingungen jeweils noch entscheidendere Bedeutung für den Rennsieg. Minutiöse Kalkulation der Bremseinstellung oder beispielsweise die richtige Reifenwahl für die jeweilige Formel-1-Piste sind absolut unverzichtbar, was spätestens im Meisterschafts-Modus sogar dem Profi-Raser einiges abverlangt. Auf dem PC können Sie via Internet sogar gegen bis zu 22 menschliche Gegner gleichzeitig antreten, was Ihre kniffige Aufgabe beim Fahrzeug-Setup nicht gerade erleichtert ...



ENDSPURT Mit viel Spaß, etwas Glück und wahrem Irrsinns-Tempo schaffen auch Sie auf Ihrer Power-Konsole einen waschechten Michael-Schumacher-Sieg. Je besser Sie sich auf der Ideallinie halten, umso größer wird Ihr Vorsprung.

Realistische KI-Gegner

Während Sie also bei Geschwindigkeiten um die 300 km/h mit höchster Konzentration der Konkurrenz davonzufahren versuchen, werden Sie erfreut feststellen, wie geradezu menschlich sich Ihre 21 Computergegner in den Rennen verhalten. Nicht nur, dass diese in manchen schwierigen Kurven auf einmal äußerst umsichtig fahren und ängstlich den Abstand zum Vordermann wahren, nein, die KI-Konkurrenz macht in *F1 2000* mitunter sogar katastrophale Fahrfehler oder erleidet einen computer-errechneten Motorschaden, der unvermittelt für Pistenchaos und Karambolagen sorgen kann. Auch sonst nehmen die gegnerischen Fahrer meistens nur wenig Rücksicht auf sich und andere, machen zum Beispiel gerne einmal die Gasse dicht, blocken die Ideallinie oder zwingen Sie ganz einfach zu Zeit raubenden Ausweichmanövern. Kommt es dabei zu oben erwähnten Unfällen, werden Sie qualmende, schleudernde Boliden in Echtzeit erleben, deren blockierende Reifen schwarze Gummispuren auf

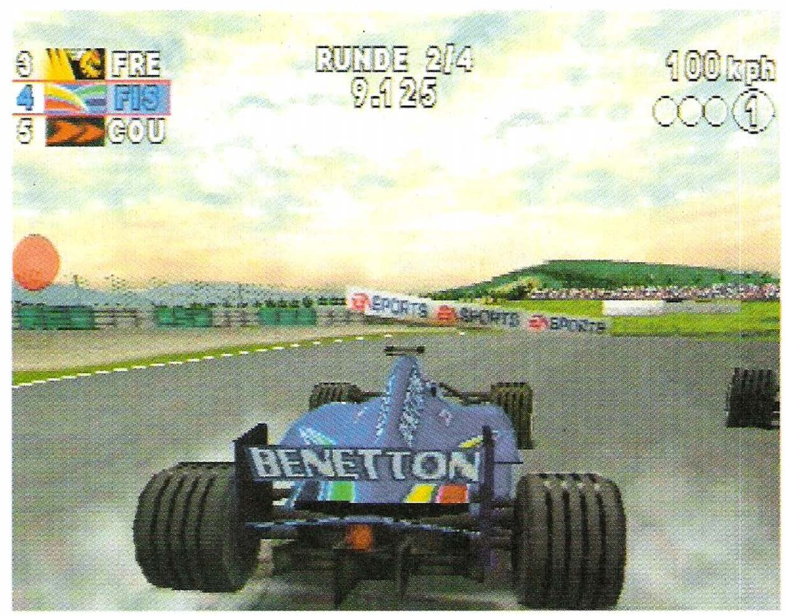
Kein anderer Formel-1-Titel bietet derzeit mehr Aktualität als F1 2000.



KLEINER BRUDER Als Ralf Schumacher peitschen Sie den aktuellen BMW-Boliden auch auf extrem rutschiger Piste zu Höchstleistungen. Geschicktes Tuning gleicht Pistenprobleme aus.



PS-FROSCH Erstmals machen Sie sich jetzt im grasgrünen Jaguar als John Irvine auf in den Kampf um die vorderen Rennplätze.



AUFHOLJAGD Im blauen Benetton zeigen Sie als Giancarlo Fisichella, dass Sie ein wirklich ernst zu nehmender Weltmeisterschafts-Gegner sind. Siegchancen sind durchaus vorhanden.

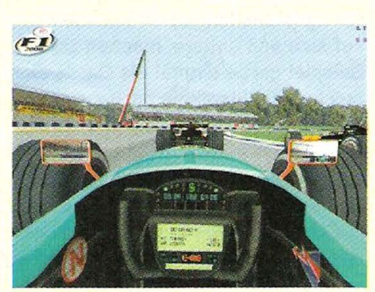


HORNISSE Mit dem gelben Jordan haben Sie als Heinz-Harald Frentzen zumindest im Spiel die Nase des Boliden vorn.

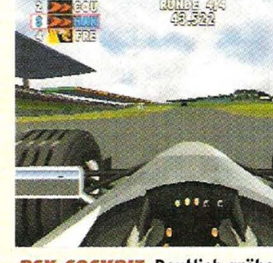
Grafik-Vergleich

Unterschiedliche Plattform-Power von PC und PlayStation führt ganz automatisch auch zu verschiedenen grafischen Stärken und Schwächen beider Titel.

Grafisch besticht *F1 2000* vor allem auf dem PC durch geglättete Kanten und realistische Hintergründe, was im Direktvergleich zur PlayStation-Version unmittelbar ins Auge springt. Dort wirken viele Hintergründe deutlich pixelig; Gebäude abseits der Piste und Randstreifen-Details wie Zäune oder Zuschauer stören durch ihre fast schon rudimentäre Darstellung eher die Renn-Illusion anstatt den Realismus zu fördern. Nur die gefahrenen Formel-1-Geschwindigkeiten und der damit einhergehende „Wischer-Effekt" lassen solche optischen Schwächen der Konsolen-Version etwas in Vergessenheit geraten. Wenigstens dürfen sich PlayStation-Besitzer dafür darüber freuen, nicht immer nur bei strahlendem Sonnenschein ihre Runden drehen zu müssen wie die Spieler am PC. Während es also bei jeder Fassung des Titels - abhängig von der Spiele-Plattform - deutliche Unterschiede gibt, fällt die Optik-Wertung beim PC erwartungsgemäß besser aus.



PC-COCKPIT Stets lesbare Instrumente und ein allzeit klarer Rückspiegelblick.



PSX-COCKPIT Deutlich gröbere Pixel und wesentlich weniger Details.



PC-LANDSCHAFT Wagen, Pistenrand, Bäume und Tribüne wirken sehr realistisch.



PSX-LANDSCHAFT Kastenartige Wolkenkratzer und Pixel-Tribünen stören.

den Streckenbelag zeichnen. Dramatische Szenen, wie man sie in der Realität nicht zu sehen wünscht, sorgen im Spielgeschehen noch einmal zusätzlich für spannungsgeladene Action. Zusammen mit den pointierten Off-Kommentaren von Rennsport-Moderator Kai Ebel vermittelt *F1 2000* dem Spieler fast das Gefühl, bei einem echten Rennen dabei zu sein. Auch der fette Motorensound der Rennmaschinen unterstützt diesen realistischen Eindruck: Sämtliche echten Formel-1-Boliden wurden in den unterschiedlichsten Fahrsituationen original aufgenommen und das Donnern der PS-Monster fachgerecht ins Spiel übertragen, was für absolut lebensechte Renn-Akustik sorgt. Darüber hinaus bannt ein Replay-Modus mit etlichen vorgegebenen plus verschiedenen frei wählbaren Kameraperspektiven die wichtigsten Szenen Ihrer Pokalkämpfe auf virtuelles Zelluloid. Vor allem nach einem knappen, hart erkämpften Sieg werden Sie bestimmt gerne mit der Wiederholungstaste spielen.

Mit dem Spiel zur laufenden Saison sind Sie schneller im Ziel als der Weltmeister.

Besser machen

Leider verfügt *F1 2000* jedoch auch über kleinere Schwächen, die nicht unerwähnt bleiben dürfen. Erstens ist der vom Hersteller versprochene grafische Realismus bei



REPLAY Ob der Ferrari-Motorschaden wirklich ein Highlight des Rennens darstellt, scheint in dieser Wiederholung eher fraglich.

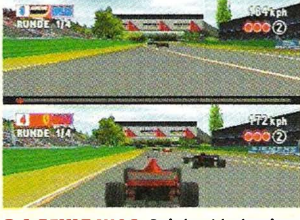
Sparsamer Split-Screen

Im Zweispieler-Modus von F1 2000 auf der PlayStation bekommen Sie nur eine kleine Auswahl an Renn-Perspektiven präsentiert. Die insgesamt spannenden Rennen könnten optisch schöner sein.

Im Gegensatz zum Einspieler-Modus der PSX-Version, bei dem *F1 2000* immerhin mit sechs verschiedenen, frei wählbaren Kameraperspektiven aufwartet (3rd-Person, 3rd-Person-Nahsicht, Kühlerblick, Cockpit-Sicht, Stoßstangenkamera, Rückspiegel-Optik), ist die Auswahl an Ansichten im Zweispieler-Modus deutlich geringer ausgefallen. Im Klartext: Neben dem Rückspiegel-Blick können Sie ansonsten lediglich Ihr Fahrzeug in 3rd-Person-Optik ein- oder wahlweise ganz ausblenden. Dem Spaß bei Renn-Duellen gegen menschliche Konkurrenz tut dies zwar keinen Abbruch, trotzdem wäre hier mehr Auswahl schöner gewesen.



DAS ÜBLICHE Hier die hinlänglich bekannte 3rd-Person-Optik.



DA FEHLT WAS Spieler 1 hat seinen Wagen ausgeblendet. Piste pur.



BLICK ZURÜCK Rückspiegel-Optik bei Spieler 1 durch Tastendruck.

den Pistenhintergründen der PSX-Version leider oft nicht besonders ausgeprägt: Kreisende Hubschrauber werden eher zu Pixelpunkten, Gebäude wirken wie grob gerasterte Modellhäuschen, und bedeckter Himmel sieht beispielsweise aus wie eine glatte Wand verschiedener Graustufen. Bei der PC-Version gibt es grafisch erwartungsgemäß zwar weniger zu beanstanden, jedoch scheint dafür dort bei allen Rennen stets die Sonne. Für die Entwicklung unterschiedlicher PC-Wetterlagen fehlte ganz offenbar die Zeit, was vor allem bei Kennern von Renn-Simulationen ein etwas enttäuschtes Stirnrunzeln hervorrufen dürfte: Dauersonne hat wirklich nicht viel mit Formel-1-Realismus zu tun! Zweitens ist der allgemeine Schwierigkeitsgrad des Titels für eine waschechte Simulation etwas niedrig ausgefallen – und zudem fahren sich die 11 verschiedenen Wagenmodelle zwar flüssig, aber auf der PlayStation allesamt im Basis-Setup so gut wie identisch. Auch bei der Version für PC wurde hier leider an Vielfalt gespart: „Obwohl die Software diverse Charakteristika für wirklich jedes Fahrzeug erlauben würde, haben wir uns dazu entschlossen, für das Spielerfahrzeug keine unterschiedlichen Daten zu verwenden. Wenn wir dies getan hätten, hätte jeder Spieler in einem Ferrari oder McLaren einen deutlichen Vorteil gegenüber Arrows- oder Minardifahrern. Anstatt die Spieler zu bestrafen, dass sie ein schwächeres Fahrzeug auswählen, wollen wir sie dazu ermutigen, alle Wagen auszuprobieren und die unterschiedlichen Formen, Cockpits und Texturen zu bewundern", begründet Entwickler James Hawkins dieses Manko. Doch so richtig als Vorteil will einem das immergleiche Wagenmodell weder auf dem PC noch auf der PlayStation einleuchten. Hätten die Programmierer etwas mehr Zeit gehabt, hätte man sicher verschiedene Fahrverhalten integriert. Dass dies nicht geschah, ist und bleibt einfach schade. Leider kommt es darüber hinaus sowohl auf der PlayStation als auch (und vor allem) auf dem PC zu kleinen, aber merkbaren Grafik-Slowdowns, sobald mehrere Fahrzeuge zugleich im Bild sind. Die fehlende Laufruhe beziehungsweise Grafik-Power ist ein echtes Manko. Und last but not least enttäuscht auch, angesichts der sechs verfügbaren Kameras im Einzelspiel, deren mangelnde Auswahl im Splitscreen-Modus. Das mag ein Preis der Aktualität gewesen sein, den Electronic Arts zahlen musste, um rechtzeitig zum Start der Formel-1-Saison die Läden zu erreichen. Die Schwächen kratzen bei diesem insgesamt spannenden und gut gelungenen Formel-1-Titel aber nur ein klitzekleines Bisschen am Fahrzeuglack. Denn das Fazit bleibt: Aktuelleren Formel-1-Spaß bietet kein anderes Spiel.

Leider hat der Titel gewisse grafische Defizite, die wohl der Preis waren, den EA für die Aktualität des Spiels zahlen musste.

Matthias Glaser



SIEGESTAUMEL Was kann schöner sein, als nach hart erkämpften Rennsiegen seine Initialen in der Tabelle zu verewigen. Die Pistenspannung wird nur vom Siegestaumel übertroffen.



DÜSTER Der bedeckte Himmel über Indianapolis lässt in der grafischen Darstellung leider deutlich sichtbar zu wünschen übrig.

F1 2000 — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	1-2	Analog	Ja
DualShock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler ... 1

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium233	PentiumIII-500	DirectX	Ja
64 MB RAM	128MBRAM	3dfx Glide	nein
150 GB HD	150 GB HD	Software	ja

ForceFeedback ... Ja — Spielstände ... Ja

Dank aller aktuellen Teams, Fahrer, Wagen und Strecken bringt der Titel trotz kleinerer Schwächen reichlich Rennspannung.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	79%	83%
Sound	82%	84%
Steuerung	78%	86%
Mehrspieler	75%	82%
WERTUNG	80%	85%

Klassischer Start-Ziel-Sieg

Die letzte Simulation dieser Formel-1-Saison erblickt doch noch das Licht der Welt. Und besetzt die Pole-Position.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Microprose** ■ VERTRIEB **Hasbro** ■ PREIS **Ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Juli 2000** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

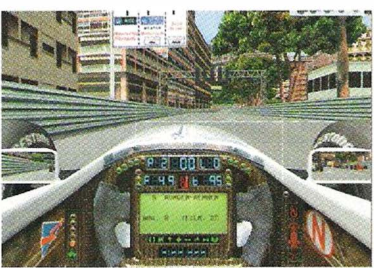
AUF EINEN BLICK

- Drei Spielmodi
- Daten der Saison 1998
- 16 Strecken
- Wechselnde Wetterverhältnisse
- Wechselnde Streckenverhältnisse
- Acht zuschaltbare Fahrhilfen
- Telemetrie
- Nur ein Fahrmodell

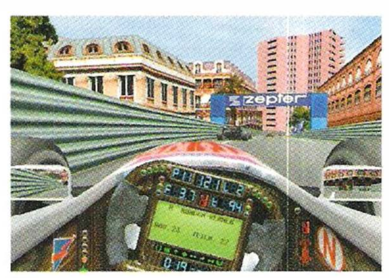
Überraschend lange mussten wir darauf warten, jetzt steht das Spiel endlich in den Regalen – und hat ebenso viele Fans begeistert wie enttäuscht. Von Skandal ist die Rede, von Betrug am Käufer und von der besten Simulation aller Zeiten.

Um es vorwegzunehmen: *Grand Prix 3* bietet nahezu alles, was man sich von einer Formel-1-Simulation erwünschen kann, und ist damit der eindeutige Spitzenreiter im Genre. Warum dennoch viel Raum für Verbesserungen bleibt, lesen Sie am Ende des Artikels.

Alle Strecken, Teams und Fahrer der 1998er-Saison sind enthalten, selbst einzelne Sponsorenaufkleber finden sich an den richtigen Stellen. Ins Spiel gelangen all die Features durch vier Rennmodi, die im Großen und Ganzen nur Gewohntes bieten. Das Schnelle Rennen ist für denjenigen Spieler gedacht, der ohne Training, Strategie und sonstigen Luxus über eine der insgesamt 16 Strecken rasen will.



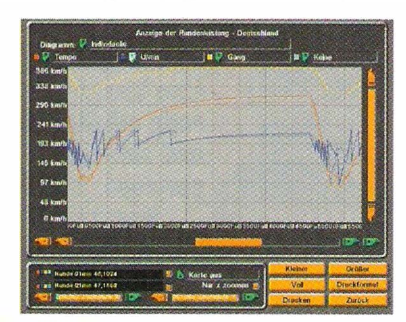
NATURGETREU Fast alle realen Streckenelemente findet man auch in der Simulation.



IM RAUSCH Die Grafik erweckt selbst auf Fotos den Eindruck von Geschwindigkeit.

Wer bei den Schnellen Rennen gelegentlich einen Sieg verbuchen möchte, sollte vorher einige Tage lang üben. Zwar kann man den Schwierigkeitsgrad von *Grand Prix 3* dank zahlreicher Einstellungen und Fahrhilfen recht gut dosieren, dennoch haben Einsteiger keinerlei Chancen auf eine gute Platzierung. Für das notwendige Training bietet sich der „Testfahrt" genannte Modus an. Hier gibt es Gelegenheit, die (leeren) Strecken und vor allem sein Fahrzeug kennen zu lernen. Auch sinnvolles Arbeiten ist möglich: mit Höchstgeschwindigkeit eine fliegende Runde fahren und anschließend in der Boxengasse die Telemetriedaten auswerten. Durch eine

■ EXTREM DETAILGETREU Selbst winzigste Werbe-Aufkleber sind an exakt der Stelle zu finden, an der sie in der Saison 1998 tatsächlich waren.



ABFRAGE Die Telemetrie ermöglicht eine genaue Analyse von Motor und Getriebe.



VIEL ZU SEHEN Der Detailreichtum von GP3 ist bislang einzigartig. Bei genauem Hinsehen erkennt man aber unschöne Kanten an den Rundungen. Vor allem die Schatten erwecken den Anschein eines Grafikfehlers.

genaue Analyse der insgesamt 20 Graphen lässt sich nun feststellen, wie sich die vorgegebene Fahrzeugeinstellung an den eigenen Fahrstil und an die Strecke anpassen lässt. Das Setup ist ebenfalls nur in der Boxengasse anwählbar, hier lassen sich über 40 verschiedene Einstellungen am Wagen vornehmen. Leider erfährt man nicht, welche Auswirkungen die Veränderungen auf das Fahrverhalten haben werden. Somit bleibt nichts anderes übrig, als die Performance des Wagens immer wieder auf der Strecke zu überprüfen.

Mit einem ordentlichen Setup ist man für der ersten Grand Prix gewappnet. Die Simulation bildet alle wichtigen Ereignisse eines Rennwochenendes nach: zwei freie Trainings, eine Qualifikation, das Warm-Up und schließlich das Rennen selbst. Die Zeit- und Rundenlimits der FIA-Qualifikation gelten auch in *Grand Prix 3*, was deutlich dem Nervenkitzel zugute kommt. Die computergesteuerten Fahrer machen nämlich wirklich den Eindruck, als würden sie sich gegenseitig und den Spieler belauern und sich nur im Falle eines Rückstands auf die Strecke bemühen. Auch die meisten anderen Regeln des FIA Sporting Code fanden den Weg in die Simulation, es gibt also kaum etwas, was ein Formel-1-Fan vermissen könnte.

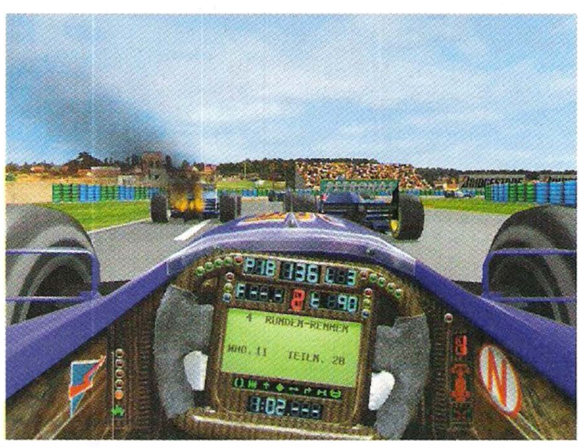
Bis auf die Aufwärmrunde: Jeder Meisterschaftslauf wird gleich mit der ersten Rennrunde eröffnet. Doch ansonsten erfüllt *Grand Prix 3* sämtliche Erwartungen – wenigstens aus Sicht des Fahrers. Positionskämpfe während des Starts, Platzierungsraufereien während des Rennens und zahllose Überholvorgänge sorgen für Spannung und Abwechslung. Hier zeigt sich aber auch, dass bei Microprose Realismus nicht ganz so wichtig ist wie die Freude am Fahren: In echten Rennen dominiert die Boxenstrategie, Überholen ist eine seltene Ausnahme. Das spielerische Verhalten wurde erreicht, indem den 22 Fahrern eigene „Persönlichkeiten" gegeben wurden. Einige sind vorsichtig, andere unpräzise und andere draufgängerisch – jeweils ein bisschen extremer als in Wirklichkeit. Die Fahrerstärke lässt sich stufenlos verändern, bei 100 Prozent fährt der Computer seine Wagen ganz ohne diese Persönlichkeiten – dafür optimal schnell und völlig fehlerfrei.

Einige Fahrer sind vorsichtig, andere unpräzise und andere draufgängerisch – und dies jeweils ein bisschen extremer als in Wirklichkeit.

Das Fahrmodell zeigt, wie sehr sich die jahrelange Zusammenarbeit von Microprose und Minardi ausgezahlt hat. Man hat zu jeder Zeit das Gefühl, am Steuer eines wirklichen Wagens zu sitzen, man ahnt, wann der Bolide ausbricht, und man spürt



HIMMELHOCH JAUCHZEND Die neu entwickelte Physikengine gestattet nun endlich auch Bewegungen entlang der Hochachse – und damit solche sehenswerten Sprünge.



FEUER GEFANGEN Motorbrände sind keine Seltenheit, da einzelne Computerfahrer ihre Fahrzeuge gerne einmal überfordern.



FEUCHTE GUMMIS Auf nassem Fahrbahnbelag ziehen die Fahrzeuge eine Wasserwolke hinter sich her. Das Überholen wird dadurch sehr riskant, da man nicht sieht, was einen hinter der Wolke erwartet.



MEINUNG

Wirklich gut. Aber fast überall wäre eine Steigerung möglich und sinnvoll gewesen.

Harald Wagner

Geoff Crammonds *Grand Prix 3* hat noch viel Platz für Verbesserungen. In nahezu jedem Teilaspekt der Simulation lässt Microprose jede Menge Raum für zusätzliche Features, die ein *Grand Prix 4* sinnvoll erscheinen lassen. Da dies bereits nächstes Jahr erscheinen wird, steht leider zu befürchten, dass die wirklichen Mängel Langzeitmotivation und Fahrmodell nicht behoben sein werden. Dennoch: Mit *Grand Prix 3* erhält der Käufer eine ausgezeichnete Formel-1-Simulation, die spielerisch herausfordernd und technisch mehr als nur akzeptabel ist. Bleibt nur zu hoffen, dass das nächste Update nicht „Grand Prix 4" heißt, sondern „Grand Prix 3.1" ...

förmlich, wie man von Bodenwellen in den Sitz gepresst wird. Auf diese Weise fällt der Einstieg relativ leicht, einen Minardi hat man innerhalb weniger Stunden voll im Griff – aber auch alle Ferraris, Tyrrells und Benettons: Die insgesamt 22 Fahrzeuge fahren sich vollkommen identisch.

Grand Prix 3 fährt stattdessen mit dem Wettersystem in die Punkteränge. Vor jedem Rennen informiert eine Wahrscheinlichkeitsverteilung, wann man mit Regen rechnen sollte – ob die Strecke aber auch tatsächlich nass ist, wird nicht garantiert. Wenn es wirklich regnet, werden die betroffenen Streckenabschnitte zunächst schmierig, anschließend nass und nach dem Ende des Unwetters trocknen sie langsam ab. Das Ganze wird nicht nur optisch hervorragend in Szene gesetzt (der feuchte Asphalt ist dunkler, Wasser wird hochgewirbelt, in Pfützen spiegelt sich die Umgebung und sogar einzelne Regentropfen sind erkennbar), auch spielerisch macht sich der Regen bemerkbar: Die Bodenhaftung lässt deutlich nach, auch weite Kurven werden zur Gefahr und plötzliche Ausweichbewegungen enden schnell im Kiesbett. Das wirklich Verheerende am Regen ist aber erst die Tatsache, dass vorausfahrende Fahrzeuge das Wasser aufwirbeln und eine dichte Gischtwand hinter sich herziehen. Diese nahezu undurchsichtige Wolke wird von *Grand Prix 3* eindrucksvoll in Szene gesetzt und verhindert zuverlässig, dass man gefahrlos in die Nähe eines Konkurrenten kommt oder gar überholen kann.

Der feuchte Asphalt ist dunkler, Wasser wird hochgewirbelt, in Pfützen spiegelt sich die Umgebung und sogar einzelne Regentropfen sind erkennbar.

Technisch ist *Grand Prix 3* eine Enttäuschung. Die Geräusche wurden aus der Vorgängerversion übernommen, ebenso das unübersichtliche Menüsystem und die Hardwareanbindung. Vor allem Letzteres sorgt für Probleme: Lenkräder mit nur einer oder mit mehr als zwei Achsen werden nur auf einigen wenigen Rechnern ordnungsgemäß erkannt, die meisten Lenkräder müssen (bis zum nächsten Update) in der Ecke liegen bleiben. Grund ist die fehlerhafte Lenkradkalibrierung, ein für Windows-9x-Programme ohnehin völlig unsinniges Feature. Immerhin ist die Grafik auf einem halbwegs aktuellen Stand. Zwar sind einzelne Kanten sehr stufig, die Fahrzeuge schweben meterweit über dem Boden und die Texturen sind auch nicht sehr gut geraten. All dies macht sich aber nur auf Screenshots bemerkbar. Als Fahrer ist man viel zu beschäftigt, um auf derartige Details in der Landschaft zu achten. Was zählt, ist nur der Gesamteindruck – und der stimmt bei *Grand Prix 3*.

Harald Wagner



EINSTELLUNGSSACHE Mit über 40 Reglern kann das Setup verändert werden.



KÖNNEN GEFRAGT Selbst wenn alle Fahrhilfen aktiviert sind, gehört das enge Monaco zu den anspruchsvollsten Kursen.



GRAND PRIX 3 PC

Trotz aller Mängel ist *Grand Prix 3* rundum empfehlenswert und eindeutig die im Augenblick beste Formel-1-Simulation.

BENÖTIGT
Pentium II 266
32 MB RAM
4xCD-ROM
HD: 80 MB

EMPFOHLEN
Pentium III 500
128 MB RAM
4xCD-ROM
HD:360 MB

GRAFIK
✔ Software
✘ 3dfx/Glide
✔ Direct 3D
✘ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✘ EAX (SBLive!)
✘ Aureal 3D
✘ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 Netzwerk 22 Internet 22
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✔ Force Feedback

SCHWIERIGKEIT
Hoch

Grafik	80%
Sound	40%
Steuerung	90%
Mehrspieler	70%

SPIELSPASSWERTUNG
94%

Spoiler, was ist das?

Früher war die Formel-1-Welt noch besser – harte Männer, gestreckte Arme und keine Werbeunterbrechungen.

FAKTEN ■ENTWICKLER **Papyrus** ■VERTRIEB **Ubi Soft** ■PREIS **ca. DM 90,-** ■ERSCHEINUNGSTERMIN **Dezember 98** ■USK **ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK
- 3 Schwierigkeitsstufen
- 3 Spielmodi
- 11 Originalkurse
- 19 Fahrer von 1967
- 3 Hilfsmittel: Automatik, Anti-Schlupf, ABS
- 4 Schadensstufen
- Replayfunktion mit Schneidewerkzeug



MAGERE AUSSICHTEN herrschen für die Fahrer, wenn sie über den Streckenrand hinausblicken. Keine animierten Zuschauer, selten Häuser.

Statt einen zweistelligen Millionenbetrag für die aktuelle Formel-1-Lizenz auszugeben, wagte Papyrus den Schritt in die Vergangenheit. *Grand Prix Legends* simuliert die Saison von 1967 mit allen Fahrern, Teams und Eigenarten auf tief schürfende Weise. Wo kein Schumi, da kein Spaß? Falsch gedacht!

Der hohe Schwierigkeitsgrad resultiert zu großen Teilen aus dem extrem realistischen Fahrverhalten.

Einsteigerfreundlichkeit kennt *Grand Prix Legends* nicht. Anfänger drohen sehr früh in ein tiefes Motivationsloch zu stürzen, denn die integrierten Hilfsmittel fangen nur die gröbsten Fahrfehler auf. Abhängig vom gewählten Schwierigkeitsgrad wird die maximale Drehzahl reduziert. Vergleichbar mit dem Stufenführerschein für Motorräder soll sich der Spieler zunächst an die niedrigen Geschwindigkeiten gewöhnen. Klingt gut, in der Praxis geht das aber nicht auf. Schuld daran ist weniger das Konzept, sondern der Spieler, der den Programmierern einen Strich durch die Rechnung macht. Wer die zwölf Zylinder des Ferrari F312 zum ersten Mal bei 10.000 Umdrehungen pro Minute fauchen und kreischen gehört hat, findet sich so schnell nicht mehr mit dem sonoren Surren im unteren Drehzahlbereich ab – den Wagen am Limit zu bewegen, wird zur Sucht. Und damit beginnt das Fiasko: Selbst wenn die Fahrhilfen in Kraft gesetzt werden, die zum Beispiel das Durchdrehen der Räder verhindern, sind häufige Ausflüge ins Kiesbett vorprogrammiert. Das Spiel wird mehr und mehr zur knochenharten Arbeit.

Der hohe Schwierigkeitsgrad resultiert zu großen Teilen aus dem extrem realistischen Fahrverhalten. Die Boliden reagieren noch sensibler als bei anderen Simulationen, da damals ohne Front- und Heckspoiler auf Rekordjagd gegangen wurde. Wer das Gaspedal gnadenlos durchdrückt, provoziert unangenehme Dreher und muss die Konkurrenz vom Seitenrand beobachten. Auch Bremsen erfordert viel Feingefühl: Steigt man ein wenig zu stark oder zu plötzlich in die Eisen, so blockieren die Räder, schon das kleinste Lenkmanöver führt zum Ausbrechen. Wer siegen will, muss folglich lange üben. Doch die Mühe lohnt sich: Im Gegensatz zu allen anderen Simulationen gibt es bei *GPL* tatsächlich einen Grenzbereich und nicht nur einen schmalen Grenzpunkt. Wenn man einmal ins Schleudern gerät oder mit zu viel Schwung in die Kurve driftet, so besteht durch den geschickten Einsatz von Gas, Bremse und Lenkung immer noch die Möglichkeit, den Wagen abzufangen.

Während die Umgebungsgrafik sehr unspektakulär wirkt, so macht sich bei den Wagen eine ungeheure Detailversessenheit bemerkbar. Ein Ferrari unterscheidet sich von einem Lotus, ein Brabham von einem Murasama – und zwar nicht nur durch ein paar ausgetauschte Symbole und Zeichen, sondern im gesamten Aufbau. Realistisch sind auch die Motorensounds – vorausgesetzt, ein anständiges Paar Lautsprecher steht neben dem Monitor. Wer sein fahrerisches Können beweisen will – ohne brandneue 3D-Effekte, animierte Umgebungsgrafiken oder anderen technischen Firlefanz – der ist bei *Grand Prix Legends* dank der ungeschlagenen Fahrphysik bestens aufgehoben.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner

AUSGESTRECKT Da würden Fahrlehrer zwar in die Luft gehen, aber früher wurde mit gestreckten Armen in der Formel 1 gefahren.



GRAND PRIX LEGENDS PC

Dank der perfekten Fahrphysik, aggressiven Computergegnern und realistischer Geräuschkulisse eines der besten Spiele für Profis.

BENÖTIGT
Pentium 166
32 MB RAM
8xCD-ROM
HD: 50 MB

EMPFOHLEN
Pentium III 500
65 MB RAM
24xCD-ROM
HD:138 MB

GRAFIK
✔ Software
✔ 3Dfx/Glide
✘ Direct 3D
✘ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✔ EAX (SBLive!)
✘ Aureal 3D
✘ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 2 Netzwerk 8 Internet 8
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✘ Force-Feedback

SCHWIERIGKEIT
schwer

Grafik	71%
Sound	92%
Steuerung	90%
Mehrspieler	91%

SPIELSPASSWERTUNG
90 %

Technik, die begeistert?

Ausgerechnet eines der aktuellsten F1-Rennspiele verschenkt seine gute Startposition aufgrund schlechter Technik.

FAKTEN
■ ENTWICKLER **Lankhor** ■ VERTRIEB **Eidos** ■ PREIS **ca. DM 99,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Bereits erschienen** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK
- 16 Strecken
- 11 Teams
- 22 Rennwagen
- FIA-Lizenz von 99

Nachdem man sich von Video Systems die offizielle FIA-Lizenz gesichert hat, will Eidos beim Kampf um die Pole Position der virtuellen Formel 1 ebenfalls ein Wörtchen mitreden. Es wäre auch etwas langweilig, wenn über den britischen Spielehersteller nur wegen Lara Croft geredet würde.

Wie der Name *F1 World Grand Prix 99* bereits andeutet, basiert der Titel auf den aktuellen Daten der abgelaufenen Saison. Alle Teams, Fahrer und Strecken des Jahres 1999 sind somit im Eidos-Silberling berücksichtigt. Neben aufwendigen Screens, in denen die Wagen getunt und die Teams und Fahrer gewählt werden können, sind die üblichen Modi wie Einzelrennen oder Saison vorhanden, die Sie in den Varianten Arcade und Simulation spielen können. Wer hemmungslos brettern und auf Fahrzeugschäden oder sonstige realistische Aspekte keine Rücksicht nehmen will, wählt den Arcade-Modus. Peniblere Spielernaturen, die eine möglichst akkurate virtuelle Umsetzung verlangen, wählen die Simulation.

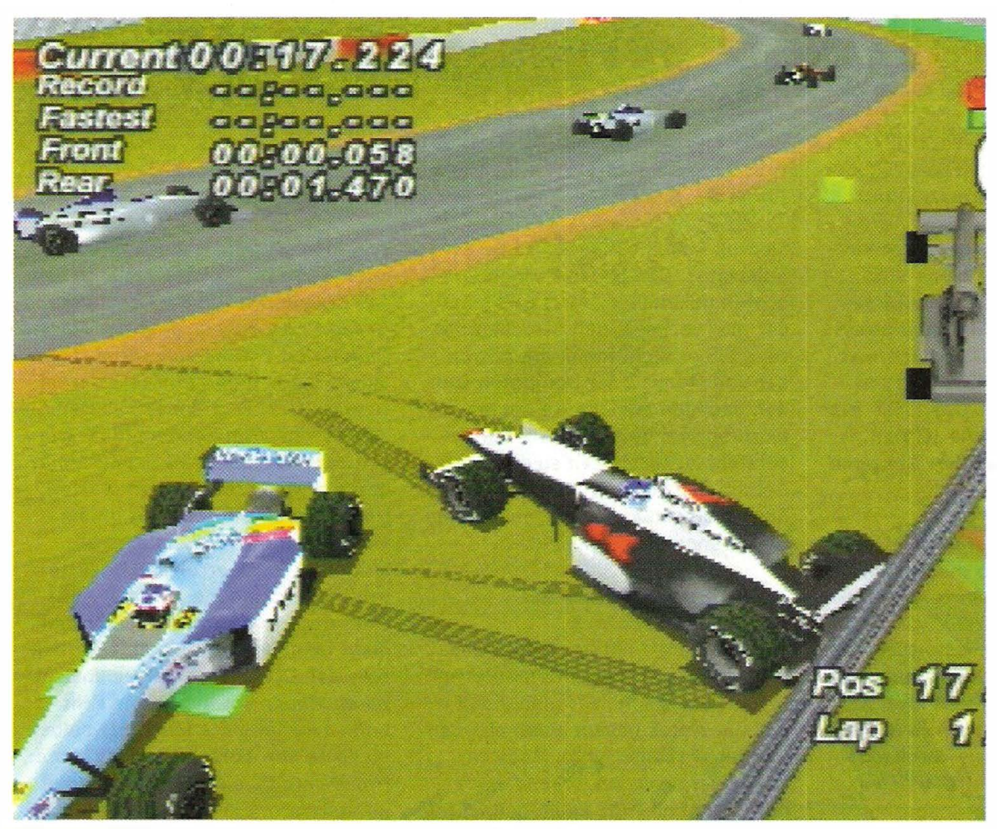


MEISTER PROPER **hätte es nicht besser gekonnt: Die Präsentationsbühne für die Fahrzeuge ist so sauber, dass man sich drin spiegeln kann. *(PSX)***

Fahrschule

Um mit den Fähigkeiten des Formel-1-Flitzers vertraut zu werden, schwingen sich noch unerfahrene Piloten am besten für ein Proberennen in den Boliden. Dabei lassen sich die Startposition, die Wetterbedingungen und die Rundenanzahl frei wählen. Damit auch Neulinge im Formel-1-Zirkus mit der Konkurrenz mithalten

■ DUELL IM REGEN
Im tropischen Wolkenbruch über Malaysia gehen Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher auf Tuchfühlung. *(PC)*



WILDE DREHER wie diese hier sind dank der arg empfindlichen Steuerung keine Seltenheit. Der Sieg oder wenigstens eine gute Platzierung ist nach einem solchen Abflug meist nicht mehr zu schaffen. *(PSX)*

können, greift Ihnen im einfachsten der drei Schwierigkeitsgrade der Computer etwas unter die Arme. So wird beispielsweise als Hilfe die Ideallinie eingeblendet und vor schwierigen Kurven werden die Bremsen aktiviert.

Zudem können mehrere Spieler per Splitscreen gegeneinander antreten, wobei man hier aus Performance-Gründen auf der PlayStation mit einem reduzierten Teilnehmerfeld leben muss. Nette Details, wie etwa ein automatischer Helikopterflug über die einzelnen Pisten, sorgen zunächst für Begeisterung, die aber schnell in Enttäuschung umschlägt: Erst nach langer Ladezeit auf der PlayStation kann man nämlich endlich mit dem ersten Rennen beginnen und wird dabei mit einer Grafik konfrontiert, die wie ein Relikt aus der Vergangenheit wirkt. Dort warten Blitzer, zum Teil massives Pop-Up, Verzerrungen, eine schwankende Framerate und wenig detaillierte Boliden – damit aber nicht genug, erweist sich auch die wählbare vollanaloge Steuerung als unpräzise und schwammig. Steril und langweilig ist auch die PC-Grafik. Zudem scheint die Künstliche Intelligenz der Gegner des Öfteren einen Boxenstopp einzulegen: Wer am Start stehen bleibt, provoziert einen Stau von Computergegnern, die nicht vorbeifahren.

Eidos sollte F1 World Grand Prix 99 schleunigst zurück in die Werkstadt beordern.

Summa summarum

· Eidos sollte *F1 World Grand Prix 99* schleunigst zurück in die Werkstadt beordern. Eklatant lange Ladezeiten, eine Optik, die noch nicht einmal die Qualität des allerersten Formel-1-Spiels von Psygnosis erreicht, eine umständliche Menüführung, eine seltsame Gegnerintelligenz sowie ein zu empfindliches Fahrverhalten sind die Kernprobleme des durchwachsenen Flitzers.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



ANTIQUIERT ist die Technik. Hier können Sie die verzerrt dargestellten und pixeligen Gebäude betrachten. Kein gutes Zeugnis für die Grafiker. *(PSX)*

GUTE IDEE für Zuschauer. Die Rennhighlights erscheinen in einem separaten Fenster. Den Fahrer stört dies meist. *(PC)*



F1 WORLD GRAND PRIX 99 — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	2	Analog	Ja
DualShock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler ... 12

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium 166 MMX	PIII 400MHz	DirectX	Ja
32MBRAM	64MB RAM	3dfx Glide	Nein
6 MBHD	580 MBHD	Software	Nein
ForceFeedback Nein		Spielstände	Ja

Schwacher Versuch, den Formel-1-Zirkus in adäquater Form zu präsentieren. Die Konkurrenten sind die bessere Wahl.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	40%	40%
Sound	60%	50%
Steuerung	80%	55%
Mehrspieler	65%	65%
WERTUNG	67%	67%

Geisterfahrer anno 1937

Auch die Formel-1-Spezialisten von MicroProse schicken ein klassisches Rennspiel an den Start.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **MicroProse** ■ VERTRIEB **Hasbro** ■ PREIS **Ca. DM 80,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Dezember 1999** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK
- Zwölf Wagen
- Neun Strecken
- Szenario-Modus

Dem Spiel hätte eine etwas längere Entwicklungszeit sicher gut getan.

Haben Sie als Kind mal in einer Seifenkiste gehockt? Das sind die Dinger mit einem knüppelharten Sitz, vier Rädern dran und sonst nichts drin. Stellen Sie sich mal so ein Ding mit Motörchen und bei Tempo 340 vor. Ja, 1937 fuhren echte Kerle solche Kisten. Dank MicroProse dürfen Sie auch mal ran.

Rennfahrerherz, was willst du mehr? Gleich 15 dieser puristischen Gefährte bugsierte Ihnen MicroProse in die PC-Garage. Darunter finden sich technische Kleinode wie der legendäre „Silberpfeil" Mercedes 125, der von gleich zwei Aggregaten angetriebene Alfa Romeo Bimotore oder Ferraris Tarnkappenbomber Duesenberg. Die Blechspielzeuge dürfen Sie über insgesamt neun Pisten scheuchen und auch hiervon haben einige Kurse längst Kultstatus. Den Berliner Hochgeschwindigkeitskurs Avus gibt's mit der hier vorliegenden Streckenführung leider nicht mehr, die Anwohner von Monza oder Donington werden dagegen auch heute noch mit Motorenlärm beglückt. Allerdings entsteht zu keiner Zeit so ganz das Gefühl, sich in den 30ern zu befinden. Eher noch eines wie bei den heutigen Schaurennen der Mille Miglia.

Tollkühne Männer in fliegenden Kisten

Laut geht's natürlich zu, wenn Sie sich gegen sieben Computerfahrer auf den Asphalt trauen, denn jedes der Autos bekam einen eigenen und recht realistischen Motorensound verpasst. An Schalldämpfer hat man anno 1937 kaum gedacht. Auch beim Fahrverhalten unterscheiden sich die Boliden deutlich, auch wenn sie beileibe nicht so sensibel reagieren wie die Geschosse in *Grand Prix Legends* oder der *Racing Simulation 2*. Dennoch nötigt Ihnen jeder Wagen eine gewisse Einarbeitungszeit ab. Erst danach sollten Sie sich in eine Weltmeisterschaft stürzen oder eines von 35 Szenarien in drei Schwierigkeitsgraden starten. Dort müssen Sie etwa mit einem vorgegebenen Vehikel einen bestimmten Platz erreichen oder gewaltige Rückstände aufholen. Abseits der Piste können Sie übrigens nicht landen. Recht unsanft werden Sie nach Drehern von einer unsichtbaren Mauer wieder auf die Fahrbahn geschubst. Urteilen Sie selbst, ob es da von Vorteil ist, dass MicroProse vergaß, ein Schadensmodell mitzuliefern. Ein richtiges Setup hätte vielleicht so manchen Dreher



■ **START IN LIBYEN** Aus der letzten Reihe starten wir in Afrika. Macht aber nichts, denn der rote Alfa Bimotore ist der schnellste Wagen im Spiel.

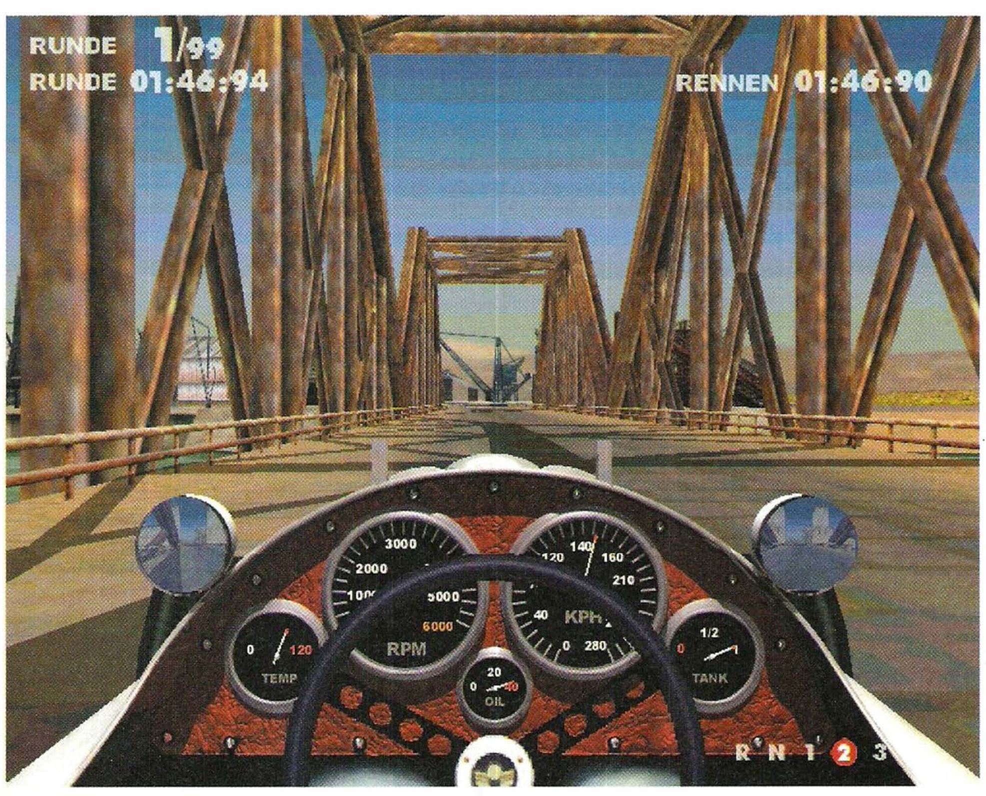
verhindern können, doch eine Basteloption dafür fehlt leider auch, immerhin dürfen Sie aber Tankstrategien festlegen sowie Öl- und Reifenwechsel vornehmen.

Rowdys allerorten

Das größte Manko von *Spirit of Speed* ist aber nicht die etwas dürftige Anzahl an Spieloptionen. Für viel mehr Risse im Nervenkostüm sorgen die anscheinend leicht hirnamputierten PC-Piloten. Diese rasen nämlich grundsätzlich stur auf der Ideallinie herum, was nicht weiter schlimm wäre, wenn sie wenigstens den vor ihnen fahrenden Autos ausweichen würden. Leider scheint jedoch reichlich Fliegendreck den Computer-Bleifüßen die Pilotenbrillen verschmiert zu haben, denn wenn Sie vor den Herren herfahren, werden Sie von flinkeren Wagen schlichtweg abgeschossen. Richtig frech ist, dass die PC-Fahrer nach mehrmaligem Anklopfen an Ihre Stoßstange meist doch mit unverminderter Geschwindigkeit überholen können, während Sie bei jeder Mini-Karambolage jede Menge Tempo einbüßen. Da darüber hinaus auch die Kollisionsabfrage nicht gerade eine der exaktesten ist, müssen Sie wohl oder übel Sicherheitsabstand wahren, packende Dicht-an-dicht-Zweikämpfe machen in *Spirit of Speed 1937* auf Dauer einfach keinen Sinn.

In Schönheit gestorben?

Das ist sehr schade, denn grafisch präsentiert sich der Geschichts-Renner von MicroProse durchaus ansprechend. Bei Auflösungen von maximal 800x600 Bildpunkten sind genügend Kursdetails zu erkennen, die Rauch- und Blendeffekte gerieten sogar ausgesprochen schön. Gebäude, Büsche und freistehende Bäume sorgen dabei für eine authentische Atmosphäre.



COCKPITPERSPEKTIVE **Die Layouts im Cockpit entsprechen den realen Vorbildern. Allerdings funktionieren die Anzeigen der Armaturen stets einwandfrei – im Unterschied zu den Anzeigen der historischen Fahrzeuge.**



SILBERPFEIL **Mercedes Benz ist schon seit eh und je im Rennsport dabei und war meist unter den erfolgreichsten aller Teams.**

Nett anzuschauen sind auch die verschiedenen Cockpits, übersichtlicher sind allerdings die fünf anderen Rennperspektiven.

Spiel in der Sinnkrise

Was soll *Spirit of Speed* denn nun sein, Arcade-Racer oder Simulation? Leider waren sich die Entwickler da wohl selbst nicht ganz einig. Dank der zahlreichen Szenarien und Meisterschaften hätte es auf der Featureseite locker für den Sim-Stempel gereicht. Über fehlende Setups, Mehrspielermodi und ein nicht vorhandenes Schadensmodell hätte man dann noch gnädig hinwegsehen können. Die wirklich dämlichen Computerfahrer würden allerdings auch hochkant durch die Führerscheinprüfung eines simpel gestrickten Arcade-Renners rasseln. Hat den PC-Piloten niemand geflüstert, dass man nicht schnurstracks in das Heck eines Kollegen rauscht, wenn dieser dreisterweise die Ideallinie blockiert?

Atmosphäre-Leck

Ehrlich, Sie müssen schon Methanol im Blut haben, um aus *Spirit of Speed* Langzeitmotivation herauszukitzeln. Dem Spiel hätte eine etwas längere Entwicklungszeit sicher gut getan, dann hinterließe es möglicherweise nicht einen so halbgaren Nachgeschmack. Rennpionier-Stimmung will nicht aufkommen; das Geschehen wirkt nicht echt genug. Rennfans mit Interesse an Historischem greifen lieber zum betagteren, aber mehrfach überlegenen *Grand Prix Legends* – aber Vorsicht: Wegen der dort vorherrschenden großen Authentizität ist das Spiel wesentlich schwerer zugänglich als *Spirit of Speed*. Für Einsteiger besteht dort eine größere Frustgefahr als beim MicroProse-Konkurrenten.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



SPIRIT OF SPEED 1937 — PC

Die interessante Rennepoche und die akzeptable Technik können die Mängel des Gameplays leider nicht ganz ausbügeln.

BENÖTIGT
Pentium II 233
32 MB RAM
4xCD-ROM
HD: 247 MB

EMPFOHLEN
Pentium II 400
64 MB RAM
8xCD-ROM
HD: 323 MB

GRAFIK
✗ Software
✔ 3Dfx/Glide
✔ Direct 3D
✗ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✔ EAX (SBLive!)
✔ Aureal 3D
✗ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 Netzwerk – Internet –
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✔ Force-Feedback

SCHWIERIGKEIT
Mittel

Grafik	79%
Sound	74%
Steuerung	73%
Mehrspieler	– %

SPIELSPASSWERTUNG
64%

Formel 1 ohne Werbepause

Segas F1-Flaggschiff geht an den Start mit der offiziellen, wenn auch leicht veralteten FIA-Lizenz.

FAKTEN ■ENTWICKLER **Video Systems** ■VERTRIEB **Sega** ■PREIS **ca. DM 129,-** ■ERSCHEINUNGSTERMIN **August 1999** ■USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- 16 Strecken
- 11 Teams
- 22 Rennwagen
- FIA-Lizenz von 98

GEFÄHRLICHE DREHER **provozieren meistens Zusammenstöße mit den Konkurrenten. Wer Glück hat, fällt dabei lediglich einige Plätze zurück. Das vermutlich sehr realistische Schadensmodell führt aber oft genug zum endgültigen Aus.**



TRULLI TUCKERT **mal wieder auf der Außenbahn und lässt Wurz kampflos vorbei. Das Verhalten der Computergegner ist meistens sehr fair, für Profis vor dem Monitor aber weitaus zu defensiv.**

Während Schumi gegenwärtig um die Weltmeisterschaft kämpft, hat er die Saison 1998 längst abgehakt. Für Dreamcast-Fahrer ist die abgeschlossene Meisterschaft dagegen ganz aktuell: Dank Sega und der offiziellen Lizenz lässt sich 1998 virtuell wiederholen.

Die Formel Eins gilt nicht ohne Grund als Königsklasse des Motorsports. Nur die Besten bestehen im harten Rennalltag - wer hier Weltmeister wird, darf sich getrost als bester Fahrer der Welt fühlen. Als Spieler schlüpfen Sie in die Haut fast aller F1-Piloten der 98er-Saison, lediglich Jacques Villeneuve fehlt - offenbar hätte Sega für ihn eine Sonderlizenz benötigt. Das bedeutet, dass Sie einen der Schumi-Brüder, Heinz-Harald Frentzen oder gar Wurz zum Weltmeister machen können. Originalgetreu sind ebenso die Teams, die Strecken und die fernsehreife Präsentation samt eingeblendeter Logos der Sponsoren. Sei es das große deutsche Elektrounternehmen, das beim Boxenstopp an seinen Namen erinnert, oder der Ölkonzern, der mit Bandenwerbung überall präsent ist - das ist Werbung, die ausnahmsweise mal nicht stört.

Sega liefert mit diesem Spiel keine Formel-1-Action im Bleifuß-Stil, sondern eine Simulation. Natürlich sind dadurch auch die Ansprüche deutlich höher als bei den üblicherweise actionlastigen Konsolenrennspielen. So lassen sich Boxenstrategien ausklügeln, dank Telemetriedaten die optimale Fahrweise herausfinden und die Boliden in zehn Kategorien genauestens auf das bevorstehende Rennen einstellen. Selbstverständlich sind alle Regeln originalgetreu umgesetzt. An Spielmodi stehen neben dem Herzstück, der Meisterschaft, auch ein Einzelrennen, ein Trainingsmodus sowie ein Match-Race für zwei Spieler per Splitscreen zur Verfügung.

Authentisches Erlebnis

Grafisch ist der Titel das bislang schönste Formel-1-Rennspiel, das je auf einer Konsole laufen durfte. Die Autos und Strecken wirken realistisch und sind nicht so steril wie beim direkten Konkurrenten von Ubi Soft, *Monaco Grand Prix Racing Simulation 2*. Nett umgesetzt wurde auch das Randgeschehen: In Japan dreht sich ein Riesenrad, in Monaco lenken die vielen Hochhäuser fast schon vom Renngeschehen ab, während in Hockenheim die grünen Bäume Ökoflair verbreiten. Positiv fällt auch die enorme Weitsicht und der 60-Hz-Modus auf. Dadurch läuft das Spiel noch flüssiger, obschon ab und zu Slowdowns auftauchen. Ebenso wenig freisprechen kann sich das Spiel von gelegentlichen Rucklern.

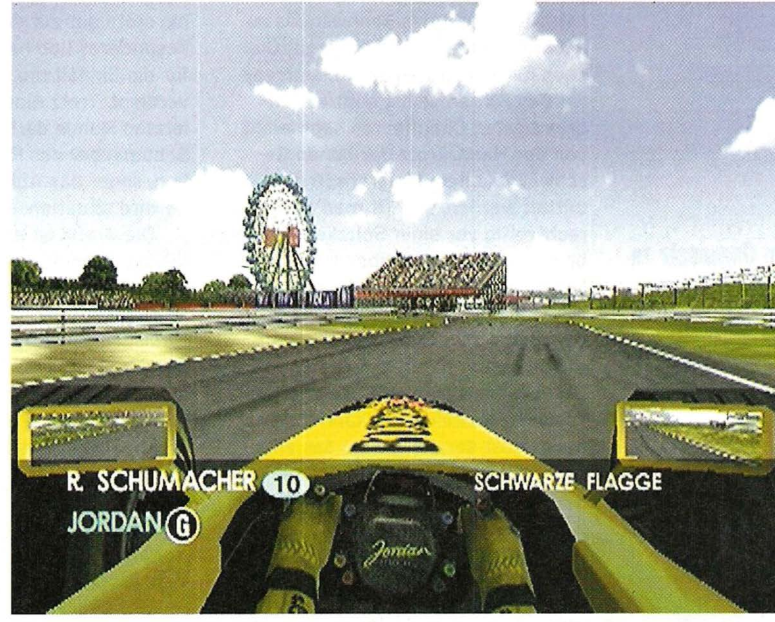
Optisch erreicht das Spiel den Realitätsgrad, den anspruchsvolle Konsolenfahrer verlangen, die Steuerung ist aber etwas durchwachsen. Die Autos reagieren zu träge auf Lenkbewegungen. Das wäre halb so schlimm bei einem reinen Arcade-Racer; da das Spiel aber sehr simulationslastig ist, passt diese Steuerung nicht ins Gesamtbild. Dennoch stellt *F1 WGP* das absolute Formel-1-Highlight für den Dreamcast dar. Ein Verdienst der offiziellen Lizenz.

Nico Winkelhaus/Matthias Glaser

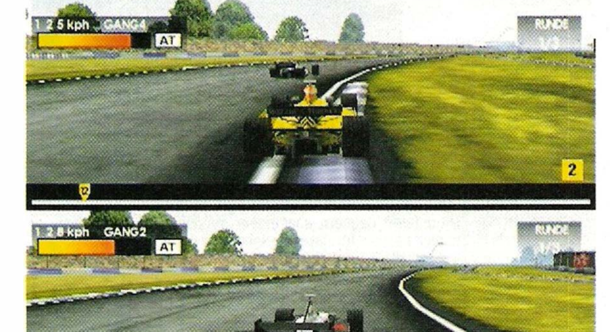


VIEL PLATZ hat der Spieler beim Zeitfahren, wie hier auf dem Nürburgring. Der Modus eignet sich gut, um die Einstellungen am Fahrzeug zu optimieren und die Tücken der Strecke kennen zu lernen.

Die Autos und Strecken wirken realistisch und sind nicht so steril wie beim direkten Konkurrenten Monaco Grand Prix Racing Simulation 2.



SCHWARZE FLAGGE für Klein-Schumi bedeutet für ihn das vorzeitige Aus. Das Regelwerk wurde überzeugend – aber leider nicht perfekt – eingearbeitet.



HEISSE DUELLE liefern sich zwei Spieler per geteiltem Bildschirm. Nur selten bricht die Bildrate dabei nennenswert ein.

F1 WORLD GRAND PRIX 1999 SEASON — DC

Trotz kleiner technischer Probleme und einer etwas gewöhnungsbedürftigen Steuerung reicht es zum Top-Titel.

SPEICHERART ✔ VMU	**HERSTELLER**	Sega
STEUERUNG ✔ Analog ✔ Digital	**ENTWICKLER**	Video Systems
	SCHWIERIGKEITSGRAD	mittel bis schwer
SONSTIGES ✔ Jolt-Pack	**SPRACE IM HANDBUCH/SPIEL**	deutsch
	MEHRSPIELER	2 Spieler

Grafik	85%
Sound	83%
Steuerung	71%
Mehrspieler	83%

SPIELSPASSWERTUNG

85%

Wer bremst, der verliert

Der Nachfolger von Psygnosis' Formel Eins richtet sich an Raser, Rüpel und andere Verkehrsrowdys.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Studio 33** ■ VERTRIEB **Take 2** ■ PREIS **Ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Januar 1999** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- Originaldaten der Saison 1999
- 16 Strecken
- Geringer Simulationsaspekt
- Erstmals mit Jacques Villeneuve

Tief in die Portokasse hat Psygnosis für *Formel Eins 99* gegriffen. Die kostspielige FIA-Lizenz der vorigen Saison, inklusive aller Strecken, Teams und Startaufstellungen ist längst zur Mindestanforderung für Formel-1-Spiele geworden, ebenso wie eine flüssige Grafik und ein realistisches Fahrgefühl.



SPIEGLEIN, SPIEGLEIN Übertriebene Spiegelungseffekte verursachen einen sehr runden Eindruck der Rennwagen, die Zentimeter über der Piste schweben. *(PC)*

All dies kann das Programm bieten, mehr allerdings nicht. Beispielsweise weichen die Computergegner einander aus, das Fahrzeug des Spielers wird jedoch regelmäßig zum Opfer des gnadenlosen Fahrstils der Konkurrenz. Im Gegensatz zum Spieler müssen die computergesteuerten Fahrer auch nur selten zum Tanken, was ihnen auch – dank des unübersichtlichen und gehaltlosen Boxenmenüs – einen Vorteil bringt. Ebenfalls sehr unrealistisch ist das Schadensmodell: Man kann mit Tempo 200 in die Boxenmauer einschlagen, ohne die Fahrtüchtigkeit des Rennwagens zu beeinträchtigen – immerhin gilt Gleiches für die Boliden der Konkurrenz.

Das Fahren selbst geht actionorientierten Chauffeuren sehr leicht von der Hand. Trotz der hohen Geschwindigkeiten, die grafisch gut vermittelt werden, schafft man es immer, rechtzeitig vor einer Spitzkehre zu bremsen und sich sauber durch Schikanen zu schlängeln. In *Formel Eins 99* kann man nach Herzenslust drängeln und schieben, ins Kiesbett ausweichen oder die Konkurrenten als Bremshilfe nutzen. Auf ausgefeilte Fahrzeugeinstellungen kann man dabei getrost verzichten, da das entsprechende Menü viel zu wenige Möglichkeiten bietet und der Wagen ohnehin stets gut auf der Strecke liegt. Ein besonderes Lob hat sich Studio 33 für die Einhaltung des Regelwerks verdient. Trotz einer Zeitstrafe in der letzten Runde darf man wie weiland Schumacher das Rennen noch gewinnen, sogar das Abkürzen einer Schikane wird situationsabhängig gewertet.

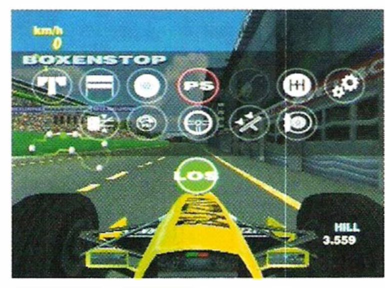
Im Gegensatz zu fast allen vergleichbaren Rennspielen zeigen die CPU-Fahrer ein erstaunliches Können.

Die Grafik ist auf der PlayStation flüssig, schnell, detailliert und poppt im Hintergrund nur minimal auf. Dafür muss man Kompromisse eingehen: Im Zweispielermodus fahren aus Gründen der Geschwindigkeit keine Computergegner mit. Grafisch fehlt am PC ein hoher Detailgrad, die stimmungsvolle Engine macht das Manko aber wett. Der Sound klingt durchschnittlich, wobei die Kommentare der RTL-Sprecher Danner und Wasser regelrecht stören.

Für Newbies

Wer des Öfteren Fahrfehler begehen und keine stundenlange Einarbeitungszeit investieren will, für den ist *Formel Eins 99* das optimale Rennspiel – schneller Einstieg, gelungene Grafik und Formel-1-Feeling. Ein Ausritt ins Kiesbett bleibt ebenso folgenlos wie eine schwere Karambolage, in beiden Fällen kann man noch das Rennen gewinnen. Und das ohne die fahrerische Brillanz eines Schumacher oder Häkkinen! Wer jedoch mehr vom Spiel verlangt – etwa ein realistisches Verhalten der Rennwagen oder der Fahrer –, sollte sich lieber nach geeigneteren Alternativen umschauen.

Niko Winkelhaus/Harald Wagner



BOXENSTRATEGIEN entscheiden sehr oft über Sieg und Niederlage. *(PSX)*

VORSCHAU Auf Wunsch erklärt Ihnen der Kommentator in einer automatischen Proberunde, wie der jeweilige Kurs zu fahren ist. *(PSX)*

FORMEL EINS '99 — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	2	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler ... 8

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
PII266 MHz	PIII450MHz	DirectX	Ja/nein
32MB RAM	64 MB RAM	3dfxGlide	Ja/nein
40 MBHD	268 MBHD	Software	Ja/nein
ForceFeedback	Nein	Spielstände	Ja

Mit unfairen Gegnern, aber einem „verzeihenden" Schadensmodell bestens für Raser geeignet. Auf der PSX der Champ.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	75%	90%
Sound	60%	55%
Steuerung	87%	90%
Mehrspieler	75%	70%
WERTUNG	72%	89%

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

J. Herbert's GP Championship 98

■ GENRE **Rennsimulation** ■ ENTWICKLER **Reality**
■ VERTRIEB **Midas** ■ PREIS **ca. DM 40,-**



GRAFISCH VERALTET **Die flotte Engine macht schnelle Reaktionen möglich.**

Mit *Johnny Herbert's Grand Prix Championship 98* wagte sich das junge Programmierer-Team an ein schwieriges Thema. Die Zusammenarbeit mit Herbert hat sich merklich bezahlt gemacht. Das Spiel darf wegen der Lizenzrechte zwar keine anderen Fahrer oder Teams einbauen, Atmosphäre kommt dennoch auf. Dank der detailreichen Grafik können Sie Ihren Gegnern auch auf langer Distanz in die Auspuffrohre sehen und werden so immer wieder angespornt, doch noch aufzuholen. *(ao)*

SPIELSPASS **64%**

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Monaco GP Racing Simulation 2

■ GENRE **Rennsimulation** ■ ENTWICKLER **Ubi Soft**
■ VERTRIEB **Ubi Soft** ■ PREIS **ca. DM 140,- (Import)**



NOSTALGIE **kommt auf im Retro-Modus, der uns in die 50er-Jahre schickt.**

Außer dem Monaco-Parcours trägt alles Fantasienamen: Fahrer, Teams und Strecken. Das ändert aber nichts am guten Fahrgefühl, das speziell im Simulations-Modus sehr realistisch ist. Die Engine fällt zwar durch eine gewisse Blässe auf, ist aber jederzeit flüssig und frei von störenden Pop-Ups - und das sogar in der hervorragend gelungenen Variante für zwei Spieler gleichzeitig. Schwachpunkt ist die unbefriedigende Geräuschkulisse. Dafür entschädigt der Nostalgiemodus, mit dem Sie den Nürburgring der 50er-Jahre befahren dürfen. *(ao)*

SPIELSPASS **85%**

Wolf im Schafspelz

Bis zum Anfang des Sommers die Referenz, nun nur noch besserer Durchschnitt.

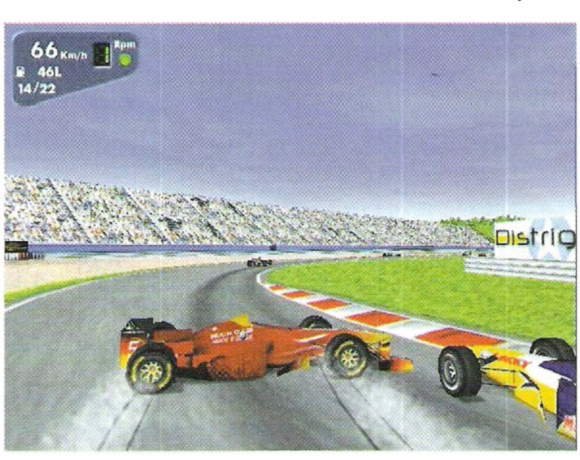
FAKTEN ■ ENTWICKLER **Ubi Soft** ■ PREIS **ca. DM 70,-** ■ TERMIN **November '98** ■ USK **o. A.**

AUF EINEN BLICK
- 17 Strecken
- keine Originaldaten
- Szenario-Modus
- Nostalgie-Modus



GUTE AUSSICHTEN **Obwohl das Spiel die Fähigkeiten von 3D-Karten nicht völlig ausreizt, ist die Grafik immer noch beeindruckend, etwa die Bodentexturen.**

Meistens sehen die Finanzpläne der Spielehersteller folgendermaßen aus: viel Geld für Lizenzen, wenig für die Entwicklung. Ubi Soft verzichtete auf offizielle Namen, investierte dafür aber umso mehr in die Entwicklung.



DREHER PASSIEREN **trotz des exzellenten Fahrverhaltens. Mit viel Gefühl und Übung lassen sie sich jedoch schnell abfangen.**

Mit Erfolg: *Racing Simulation 2* ist die momentan beste F1-Simulation. Auch grafisch zeigt das Spiel dem Altmeister *Grand Prix 2* die Rückspiegel.

Das Spiel liefert alles, was eine gute F1-Simulation braucht: reichlich Tuningmöglichkeiten, ein ausgefeiltes Schadensmodell, Fahrhilfen, verschiedene Kameraperspektiven, Mehrspielermodi, verstellbare Schwierigkeitsgrade, einen Szenario-Modus (unter anderem mit einem Duell, das das letzte Rennen im 98er-Fight zwischen Schumacher und Villeneuve imitiert) und schließlich einen Editor. Trotz kleiner Mankos wie dem auffallend dünnen Motorensound und den teilweise nicht ganz nachvollziehbaren Rempelmanövern der Computergegner macht das Spiel enormen Spaß - dank des ausgefeilten Karriere-Modus sogar auch langfristig.

Harald Wagner

RACING SIMULATION 2 — PC DC

DREAMCAST

Spieler .... 2 Spielstände .... Ja
DualShock .... Ja

PC

Spieler 2

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:
Pentium 166	Pentium II266	DirectX .... ja
24MB RAM	64 MBRAM	3dfxGlide .... ja
40 MBHD	160 MB HD	Direct 3D/Open GL .... ja/nein
ForceFeedback .... nein		Spielstände .... ja

Das Spiel stellte bis vor kurzem die Referenz der aktuellen F1-Simulationen dar - mittlerweile überholt von *Grand Prix 3* mit seinen Features.

SYSTEM	PC	DC
Grafik	88%	82%
Sound	70%	70%
Steuerung	91%	85%
Mehrspieler	93%	85%
WERTUNG	91%	90%

Rasante Schlammschlacht

Der Nachfolger von Codemasters' erfolgreicher Rallye-Sim schickt den Ford Focus jetzt auch in heiße Arcade-Rennen.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Codemasters** ■ VERTRIEB **Codemasters** ■ PREIS **ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **9. Juni 2000** ■ USK **ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

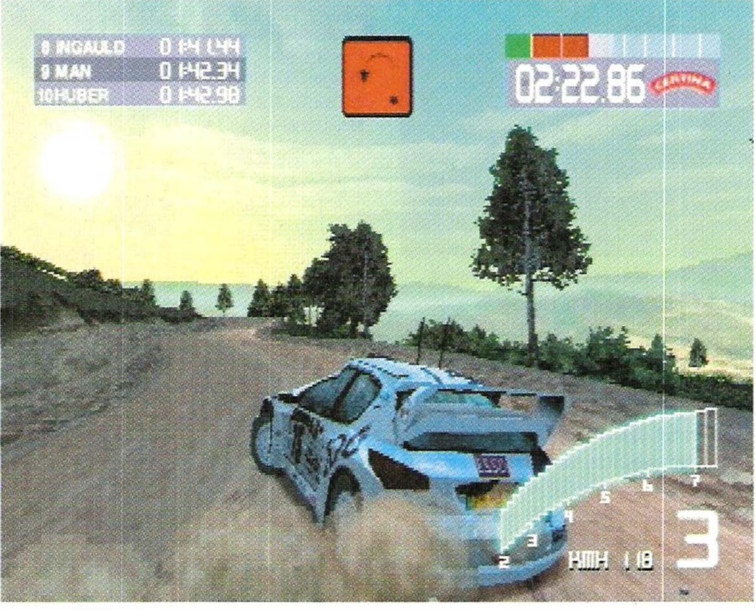
- Über 90 Rallye-Etappen in 8 Ländern
- 12 Rallye-Wagen
- 5 KI-Arcade-Gegner
- 8 Arcade-Pisten
- Mehrspieler-Splitscreen

Nach einigen Terminverschiebungen konnten sich deutsche PSX-Fans im Juni selbst überzeugen: Codemasters' *Colin McRae Rally 2.0* knüpft nahtlos an die hohe Qualität des Vorgängers an – und bietet darüber hinaus etliche Neuerungen, die den schieren Fahrspaß des Titels noch einmal gehörig steigern.

Bereits die erste Rallye-Simulation um den weiß-rot-blauen Ford Focus von Offroad-Star Colin McRae sorgte vor wenigen Jahren bei Rennspiel-Liebhabern auf der ganzen Welt für wahre Begeisterungsstürme. Alles an diesem Titel schien zu passen: Die Wagenphysik war äußerst akkurat, die Rallyes anspruchsvoll realistisch, der Spielspaß immens und die Grafik flüssig. Einzig eine Sache vermissten die Fans bei dem Spitzenspiel – und führten das in den Folgemonaten auch immer wieder an: Ein echter Konkurrenz-Modus, bei dem man statt gegen die Zeit gegen andere Wagen antreten konnte, war einfach nicht vorhanden! Codemasters' (durchaus einleuchtende) Begründung fiel damals etwas mager aus: Bei richtigen Rallyes kämpfe man, aufgrund zeitversetzter Starts, schließlich auch nur gegen die Uhr.

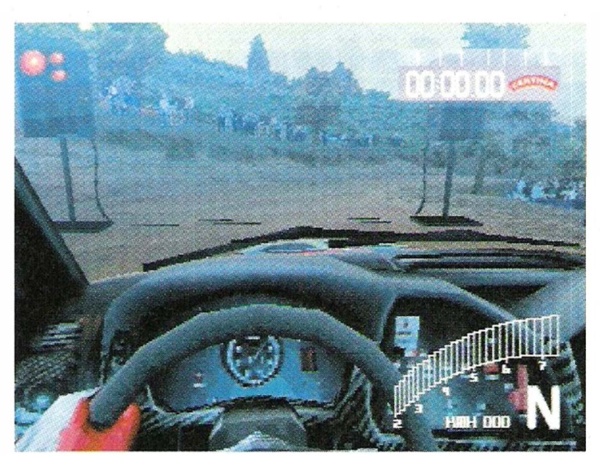
Neuer Arcade-Modus

Trotz dieser logischen Begründung ist Codemasters' rund 40-köpfiges Entwicklerteam für *Colin McRae Rally 2.0* offenbar in sich gegangen und legt mit Teil zwei der Serie nun erstmals einen wirklich gelungenen und vor allem spannungsgeladenen Arcade-Modus vor. Natürlich können Sie auch diesmal wieder nach Herzenslust Zeitrennen bestreiten oder sich allein auf weiter Flur mit den vertrackten Offroad-Buckelpisten herumschlagen, doch dank der wirklich treibenden Arcade-Rennen gegen fünf verdammt starke KI-Gegner erleben Sie jetzt außerdem die volle Großpackung Renn-Action auf Ihrer Konsole: Zu Beginn starten Sie in jedem Arcade-Rennen auf



RUTSCHPARTIE Schlittern Sie ruhig durch die meisten Kurven – das ist wesentlich effektiver als Bremsen. Nur auf den richtigen, unfallsicheren Rutschwinkel kommt es dabei an.

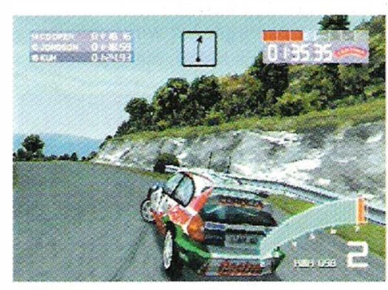
■ **OFFROAD-KANONE** Der originale Ford Focus von McRae diente im Spiel als Vorbild für die Wagenphysik.



COCKPIT Die Perspektive des Rallye-Piloten wurde kaum je zuvor so realistisch umgesetzt wie jetzt bei Colin McRae Rally 2.0.

dem letzten Platz, können mit etwas Glück aber schon in den ersten Sekunden einen Vorsprung herausfahren – sofern Sie die Lücken im drängelnden Gegnerfeld rechtzeitig erkennen und konsequent ausnutzen. Doch Vorsicht: Auch mit einigen Rennsekunden Sicherheitspuffer zum Zweitplatzierten haben Sie noch lange nicht gewonnen: Kies-, Sand- oder Matschpisten und die bereits erwähnten Computergegner verlangen Ihnen alles ab. Aggressiv setzen Ihre KI-Widersacher sämtliche Tricks bis hin zur Seitenramme oder provozierten Karambolage ein, um Sie von Ihrem Spitzenplatz zu vertreiben. Manchmal rettet Sie da nur noch ein allzu „menschlicher" Fahrfehler Ihrer Verfolger (die KI ist wirklich erstaunlich) vor der drohenden Niederlage. Beenden Sie ein Arcade-Rennen in der Spitzengruppe, füllen Sie dadurch ihr Punktekonto auf und schalten so nach und nach weitere Pisten oder Wagen frei. Sobald Sie alle Läufe der Rennkategorie B gewonnen haben, können Sie anschließend auf neuen Arcade-Strecken in Kategorie A antreten.

Wenn Sie den Vorgänger mochten, werden Sie sich in Colin McRae Rally 2.0 sofort verlieben.



GEBIRGE Die Serpentinenstrecken in den französischen Alpen haben es in sich.

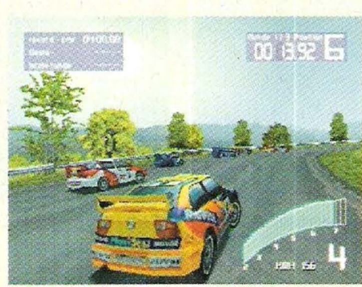


WEIHNACHTEN? Rutschen ist im verschneiten Schweden vorprogrammiert.

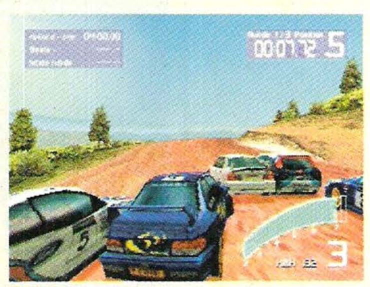
Neuer Arcade-Modus

Erstmals sind Sie bei Colin McRae Rally 2.0 nicht mehr nur gegen die Uhr, sondern auf Spezialpisten auch gegen bis zu fünf KI-Konkurrenten auf Tour.

Die mit Abstand wesentlichste Neuerung an *Colin McRae Rally 2.0* im Vergleich zum Vorgänger ist sicher der nun erstmals ins Spiel integrierte Arcade-Modus. Gegen fünf Computer-Rivalen gleichzeitig gehen Sie hier an den Start, doch verlassen Sie sich drauf: Ihre Gegner fahren wirklich wie die Henker (zumindest aber so rasant wie Sie selbst). Die Mörder-Rennen über jede denkbare Abart rutschigen Untergrunds sind dadurch alles andere als ein Kaffeekränzchen. Kopf an Kopf (oder besser: Kühler an Kühler) drängeln Sie sich an der Konkurrenz vorbei oder werden von dieser bedrängt – nicht selten landen gleich mehrere Wagen im Graben. Taktisches Fahren bringt da natürlich Vorteile, aber ohne die gelegentlichen Lenkfehler der äußerst „menschlichen" Computer-Piloten hätte auch ein hart gesottener Rallye-Profi bis zum ersten Sieg ordentlich zu kämpfen.



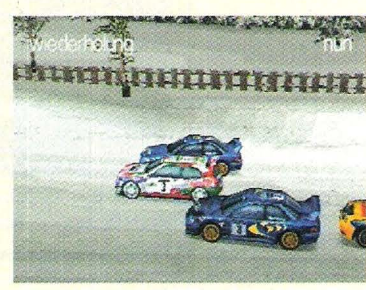
LOSBRETTERN Bereits Sekunden nach dem Start zieht sich das Feld auseinander.



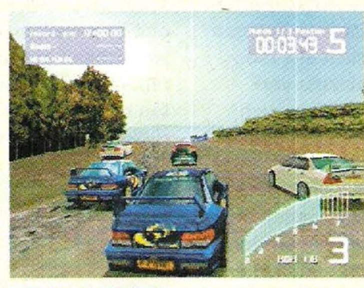
ÖLSARDINE Regelmäßig wird man von der aggressiven Konkurrenz eingekeilt.



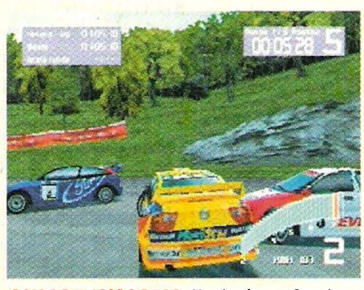
ABKÜRZUNG? Gelegentlich lassen sich per Seitenangriff Sekunden schinden.



SCHUSSFAHRT Die Replays verleihen Kopf-an-Kopf-Rennen große Dynamik.



MITTEN DURCH Klafft mitten im Pulk eine Lücke, dann nutzen Sie die Chance!



SCHADENSMODELL Nach einem Crash vibriert der Controller wie verrückt.

Solo unterwegs

Im erwartet vorzüglichen Einzelspieler-Modus finden Sie hingegen eher vertraute Kost, allerdings auch diese im runderneuerten Gewand. Beim Meisterschaftsmodus fahren Sie sich in einem von drei Schwierigkeitsgraden Stück für Stück durch eine komplette Rennsaison, die im Anfänger-Modus pro Rallye durchschnittlich vier, im Expertenmodus sogar jeweils zehn Etappen pro Rennen hat. Fast wie Meister Lampe schlagen Sie hier rutschenderweise Haken um Haarnadelkurven oder lassen Ihren Boliden auf der Jagd nach Zehntelsekunden bei Bodenwellen gnadenlos abheben. Rund 700 Polygone pro Fahrzeug (gegenüber etwa 400 im ersten Teil) ermöglichen Ihnen dabei nicht nur den Durchblick bis ins Wageninnere, sondern sorgen außerdem für ein realistisches Schadensmodell, denn

Sie winken gelegentlich Ihrer Motorhaube hinterher, wundern sich über wegfliegende Stoßstangen oder müssen mit einer wild klappernden Kofferraumdecke klarkommen.

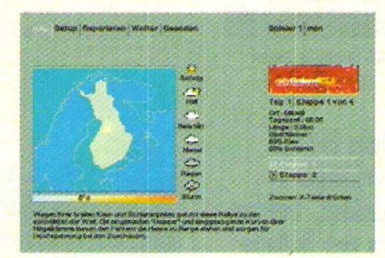
Wetter- und Wagen-Setup

Die Bedien-Menüs von Colin McRae Rally 2.0 sind schlicht gehalten und verzichten auf unnötigen Schnickschnack wie rechenintensive Zwischengrafiken, bestechen aber durch große Bedienfreundlichkeit und kurze Ladezeiten.

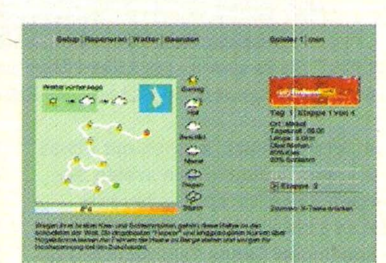
Sämtliche Bildschirm-Menüs der Benutzerführung sind bei *Colin McRae Rally 2.0* bewusst spartanisch gehalten. Spärliche weiße Schrift gibt Ihnen minimale (aber ausreichende) Handlungsanweisungen auf einem schmucklosen, blaugrauen Untergrund – auf die bei anderen Spielen üblichen Hochglanzgrafiken und farbenfrohen Startmenüs wartet man hier vergeblich. Was jedoch auf den ersten Blick unnötig schlicht wirkt, entpuppt sich im Spielverlauf als Plus für Übersichtlichkeit: Die Wetterkarte mit Detail-Zoom oder das Wagenmodell im Setup-Menü und bei Reparaturen ziehen – dank weggelassenem Grafik-Schnickschnack – mehr Aufmerksamkeit auf sich und sind zudem wirklich intuitiv zu bedienen. Wer's lieber bunt und überladen mag, ist hier natürlich falsch. Spieler jedoch, die mehr Wert auf zügiges und präzises Tuning legen als auf optische Opulenz, werden in kürzester Zeit das augenfreundliche Blaugrau der Bedien-Menüs zu schätzen wissen.



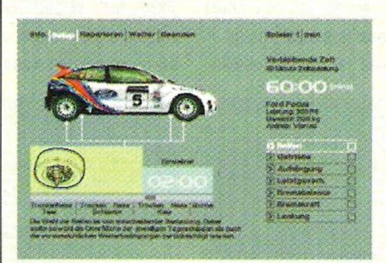
MINIMALISMUS Statt Zwischengrafiken gibt's erfreulich fixe Ladezeiten.



FINNLAND-INFO Die Beschreibung mit Streckenkarte setzt Sie schnell ins Bild.



WETTERKARTE Per X-Taste zoomen Sie die aktuellen Wetterlagen auf den Schirm.



SETUP Hier können Sie an den Feineinstellungen des Boliden herumfeilen.



HALBPROFIL Durch Wechseln der Setup-Rubrik ändert sich auch die Wagenansicht.

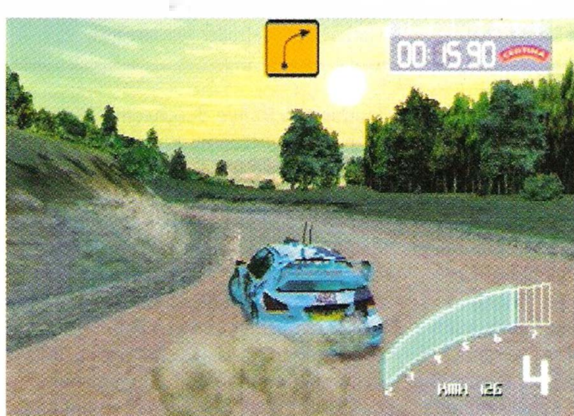


BAROMETER Die farbige Schadensleiste informiert Sie über den Wagenzustand.

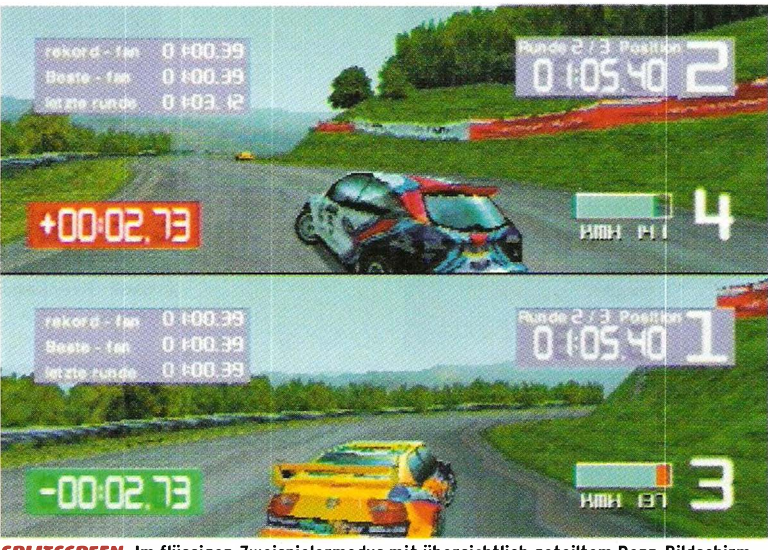
nicht selten müssen Leitplanken, Tannen oder Häuser am Streckenrand als Notbremse für Ihre Rutschpartien herhalten. Bei einer solchen Polygonzahl lassen sich natürlich alle möglichen Fahrzeugteile einzeln verschrotten – und die Schäden auch entsprechend optisch darstellen: So winken Sie nun gelegentlich Ihrer Motorhaube hinterher, wundern sich über wegfliegende Stoßstangen oder müssen mit einer wild klappernden Kofferraumdecke klarkommen, die sich gleichzeitig auf Lenkbarkeit, Straßenlage und andere Fahreigenschaften auswirkt. Glücklicherweise gibt es jeweils nach zwei Etappen die Möglichkeit zur umfassenden Wagenreparatur, sonst würde Ihnen beizeiten der nach Fahrzeugschäden wild rüttelnde PlayStation-Controller aus den Händen fallen. Zeitrennen, Einzeletappe und Einzel-Rallye ergänzen umfassend den Meisterschaftsmodus im Single-Player-Game.

Gefühl und Technik

Für eine möglichst wirklichkeitsnahe Fahrphysik haben die Entwickler



JETZT EIN UZO Mit Vollgas auf der Kiespiste dem Sonnenuntergang entgegen – idyllisches Griechenland!



SPLITSCREEN Im flüssigen Zweispielermodus mit übersichtlich geteiltem Renn-Bildschirm entfaltet der anspruchsvolle Titel sogar echte Partyspaß-Qualitäten.


SCHRÄGLAGE Nach einem Unfall werden Sie einfach zurück auf die Piste gesetzt.



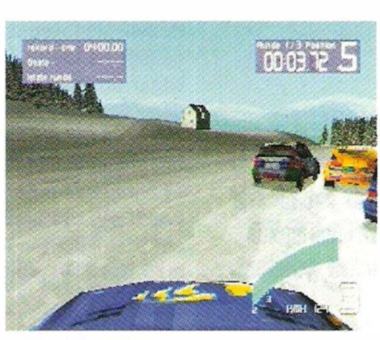
DSCHUNGELJAGD Auf staubiger Strecke rast man vorbei an tropischen Palmen- und Zedernhainen. Besonders gut gelungen sind in solchen Sequenzen auch die Staubfahnen, die die Offroad-Wagen hinter sich herziehen.

die originalen Renndaten von McRaes Ford Focus ausgewertet und ins Spiel übertragen, wodurch sich die Boliden erstaunlich echt lenken lassen und absolut realistisch auf Geländegegebenheiten und Pistenuntergrund reagieren. Hinzu kommt auf der Tonspur ein aggressiver, PS-schwangerer Motorensound der Offroad-Hobel, der beim Spieler die Illusion einer echten Rallye zusätzlich verstärkt. Auch die wahlweise abschaltbaren Kommentare Ihres Copiloten (im englischen Original professionell gesprochen von McRaes langjährigem Beifahrer Nicky Grist) fördern diesen Eindruck dank akkurater Fahranweisungen, die – sofern man sich in der Hektik darauf konzentrieren kann – sogar wirklich helfen, einige Sekunden gutzumachen. Optisch werden diese Befehle zusätzlich durch entsprechende Richtungspfeile in der Bildschirmmitte ergänzt. Die sechs vorhandenen Kameraperspektiven im Rennen lassen sich darüber hinaus in einigen Parametern an Ihre individuellen Vorlieben anpassen und sorgen für immer neue Sichtweisen der spannenden Pistenkämpfe. Vor allem die Cockpit-Optik wirkt sehr echt, ist allerdings im Zweispieler-Splitscreen-Modus nicht anwählbar. Dafür können Sie in dieser Spielart massenweise Spaß gegen einen menschlichen Gegner erleben, was den Verlust der Innensicht-Perspektive verschmerzen

Der neue Arcade-Modus gepaart mit realistischer Fahrphysik macht den Titel zum Pflichtkauf.

lässt. Das nach jedem Rennen folgende Replay besticht durch äußerst dynamische Kamerafahrten und actionreiche Schnitte. Auch hierfür ein Plus. Ein kleines Minus hingegen für gelegentlich auftretende Clipping-Fehler und Pop-Ups, die eine noch höhere Wertung der PSX-Version verhindern. Dem eigentlichen Fahrspaß tut das aber keinen Abbruch, zumal die Fehler sich im Vergleich zu manch anderen Rallye-Sims stark in Grenzen halten. Aufgrund der insgesamt gebotenen Fülle sollte es nicht verwundern, dass wir PlayStation-Besitzern und passionierten Rallye-Anhängern zur Anschaffung des Titels nur raten können: Zwar ist der Fuhrpark (natürlich) kleiner als bei *Gran Turismo 2*, doch die gebotene Rallye-Action und besonders der schweißtreibende Arcade-Modus katapultieren *Colin McRae Rally 2.0* souverän in die Spitzengruppe der derzeit erhältlichen Rallye-Simulationen. Die PC-Version ist übrigens für einen Erscheinungstermin im laufenden Herbst angekündigt.


Matthias Glaser


ALLES WEISS In den schwedischen Bergen kämpfen Sie gegen Piste und Gegner.


PISTE PUR Bei ausgeblendetem Rallye-Wagen erliegen Sie dem schieren Temporausch.


FAHRKÖNNEN Die typische Folge scharfer Rechts- und Linkskurven erfordert jederzeit höchste fahrerische Präzision.

COLIN MCRAE RALLY 2.0 — PS

Wagenphysik und Schadensmodell sind hervorragend, Streckenangebot und Arcade-Modus bringen absolut packende Pistenkämpfe.

SPEICHERART	
✔ Memory Card	HERSTELLER: Codemasters
	ENTWICKLER: Codemasters
STEUERUNG: ✔ Analog ✔ Digital	SCHWIERIGKEITSGRAD: Mittel bis schwer
	SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL: Dt./dt.
SONSTIGES: ✔ Multi Tap	MEHRSPIELER: 1-4 Spieler

Wertung	%
Grafik	84%
Sound	85%
Steuerung	87%
Mehrspieler	84%

SPIELSPASSWERTUNG 90 %

Spaß und Matsche

Ein Spiel – zwei Namen: Der Titel mit offizieller Mobil-1-Rally-Championship-Lizenz im Härtetest auf Konsole und PC.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Magnetic Fields/Actualize** ■ VERTRIEB **Ubi Soft (PC)/Electronic Arts (PSX)** ■ PREIS **Ca. DM 70,-(PC), ca. DM 90,-(PSX)** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Feb 2000** ■ USK **0. A.**

AUF EINEN BLICK

- Über 600 originale Streckenkilometer
- 6 Rallyes mit 36 Etappen
- 6 Arcade-Tracks
- 22 Fahrzeuge aus 4 (PSX: 3) Wagenklassen
- 3 (PSX: 4) Einzelspielermodi
- Mehrspieler-Splitscreen

Zwei Entwickler, zwei Vertriebe, zwei Titel – und doch weitestgehend ein und dasselbe Spiel: Zwar sind die Entstehungswege der aktuellen Rallye-Sim von Magnetic Fields/Actualize etwas verschlungen, der Titel an sich konnte auf den verschiedenen Systemen im Frühjahr 2000 trotzdem Punkte sammeln.

Über ein ganzes Jahr lang erschien nach *Colin McRae Rally* keine neue ernsthafte Rallye-Simulation auf dem deutschen Markt. Die Branche, so schien es, war in Ehrfurcht erstarrt vor Codemasters' grandiosem Top-Titel, einer wunderbar realistischen Simulation, in der wirklich einmal alles stimmte. Anfang 2000 jedoch machte sich ein anderes Rennspiel auf, am Thron dieses Rallye-Giganten zu rütteln. Genauer gesagt handelte es sich eigentlich sogar um zwei Spiele für verschiedene Systeme: *Mobil 1 Rally Championship* für die PlayStation (Vertrieb: Electronic Arts) und die *Rally Championship Edition 2000* für PC (Vertrieb: Ubi Soft) sind allerdings bis auf Kleinigkeiten identisch, so dass man trotz verschiedener Namen von einer einzigen Rallye-Simulation sprechen darf. Schade nur, dass weder die PC- noch die Konsolenvariante es letztlich schaffen, Codemasters' *Colin McRae Rally* von der Pole-Position zu verdrängen ...



AM START Die virtuelle Kamera macht vor jedem Rennen einen Rundflug um Ihr Prachtstück. Sekunden später heißt es nur noch: Gas geben und ab geht's quer durch die Natur.

Mit offizieller Lizenz hat EA hier wirklich solide Arbeit geliefert.



■ HORNISSE Bereits die aggressiven Wagenfarben signalisieren jedem Renngegner Bedrohlichkeit und Gefahr.

Die harten Fakten

Von der Spielausstattung her lassen beide Varianten des Titels insgesamt keine Wünsche offen. *Mobil 1 Rally Championship* für die PlayStation bietet realistische Fahrphysik für 22 lizenzierte Boliden der Wagenklassen A6 bis A8, auf dem PC sind es 22 der Klassen A5 bis A8. Die in beiden Versionen enthaltenen sechs Pisten sind in je insgesamt 36 Etappen unterteilt; über 600 Original-Streckenkilometer des echten Rallye-Ereignisses wurden hierfür abfotografiert und am Computer umgesetzt. Auch auf individuelle Fahreigenschaften aller Boliden wurde auf beiden Systemen Wert gelegt. Da die Lenkung auf dem rutschigen Untergrund selbst bei niedrigstem Schwierigkeitsgrad hohe Ansprüche an Ihre Fahrkunst stellt, wird das Wagen-Setup zum wichtigen Programmpunkt. Erfreulicherweise findet man sich in den Bedienmenüs schnell und gut zurecht. Beim Rennen selbst haben Sie auf der PlayStation die Wahl zwischen den vier Einzelspielmodi Mobil-1-Meisterschaft, A8-Meisterschaft, Arcade und Zeitrennen. Dazu kommt



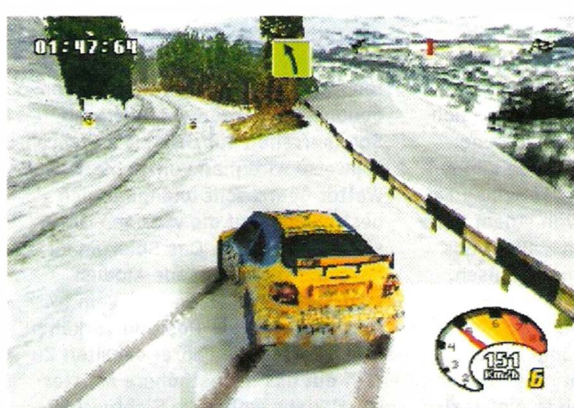
LOSBRETTERN Sobald der grüne Startbefehl verblasst, können Sie beweisen, welche Offroad-Qualitäten wirklich in Ihnen stecken.

noch der Splitscreen-Modus für den Spielspaß zu zweit. Auf dem PC starten Sie hingegen im Zweiermodus nacheinander und das Einzelspiel verfügt hier nur über drei Modi. Da aber neben den diversen Wetterbedingungen, Tageszeiten und Lichtverhältnissen noch eine Hand voll Kameraperspektiven frei anwählbar sind, kommt so schnell keine Langeweile auf – egal auf welchem System.

Faszinierende Vielfalt und fahrerischer Anspruch zeichnen dieses Spiel aus.

Aber nicht doch ...

Dass beide Titel dennoch nicht völlig überzeugen, hat je nach Version verschiedene Gründe. Beim PC-Titel *Rally Championship Edition 2000* motiviert die Option, im Mehrspielermodus lediglich nacheinander fahren zu können, sicher nicht besonders den Konkurrenz-Kampf. Der Titel ist schlicht kein Party-Game. Als gravierender empfinden jedoch viele Fans der PC-Version das absolut unrealistische Flugverhalten (jawohl, ganz recht!) der Rallye-Schüsseln: Prallt man beispielsweise ungünstig auf eine Bodenwelle, segelt der wild trudelnde Offroad-Hobel mitunter bis zu 100 Meter durch die Luft – was verständlicherweise die Spielillusion empfindlich stört und den Renngenuss beim Fahrer trübt. *Mobil 1 Rally Championship* für die PlayStation hingegen wartet



SCHNEEWALZER Ohne die richtige Bereifung geraten die verschiedenen Winterabschnitte des Rallye-Titels zur reinen Rutschpartie.

Ansichtssache

Vielfalt in den Kameraperspektiven und abwechslungsreiche, realistische Hintergründe sind ein wesentlicher Spaßfaktor und Pluspunkt des Titels.

Die verschiedenen Kameraperspektiven von *Mobil 1 Rally Championship* heben, auch auf der PlayStation und trotz grafischer Pop-Ups, enorm den Spielspaß, da sie wirklich abwechslungsreich anzusehen sind und jede einzelne ihre besonderen Vorzüge hat. Zum Erlernen der Steuerung ist z. B. die ganz normale Sicht mit dem Wagen im Zentrum gut geeignet, während in der Zoom-Optik die Fahrzeugdetails und Schlammspritzer besonders schön hervortreten. Das beste Fahrgefühl stellt sich bei den beiden Cockpit-Perspektiven ein und rasante Geschwindigkeiten werden am deutlichsten durch die Kühler-Kamera vermittelt. Anders als bei den meisten anderen Rennspielen lassen sich die verschiedenen Optiken übrigens mit der SELECT-Taste hin und her schalten, aber nach einer wirklich minimalen Umgewöhnungszeit klickt man fast im Schlaf zur jeweils gewünschten Sicht. Auch im PSX-Splitscreen-Modus haben beide Fahrer die freie Wahl ihrer jeweils bevorzugten Perspektive, wobei der Bildschirm löblicherweise selbst bei Unfällen und ungewöhnlichen Blickwinkeln immer übersichtlich bleibt. Da durch die relative Vielfalt der Perspektiven auch die Pisten immer wieder anders aussehen, kann man jeden Parcours sogar mehrfach hintereinander durchspielen, ohne dass die geringste Langeweile aufkommt.



DAS ÜBLICHE Der eigene Wagen steht wie gewohnt im Zentrum des Bildschirms.



EXTREME NÄHE Optik 2 zoomt Sie ein gutes Stück ans Geschehen heran.



BEIFAHRER SEIN Als Copilot haben Sie Cockpit-Sicht und Überblick zugleich.



SELBER FAHREN Was ein echter Rallye-Pilot leistet, erlebt man in der Fahrer-Optik.

nicht mit völlig unmöglichen Flugeinlagen auf, beginnt dafür aber deutlich zu ruckeln und mit langsamerer Bildrate zu laufen, sobald Sie sich auf der Piste einem Konkurrenten nähern. Auch stößt man sich hier regelmäßig an Pixelgrafik und Pop-Ups, die nicht hätten sein müssen: Was nutzt die realistischste Original-Landschaft, wenn sie doch bestenfalls nur wie ein mittelmäßiges Ölgemälde aussieht. Wer sich von solchen Schönheitsfehlern aber nicht abschrecken lässt, erwirbt mit *Rally Championship Edition 2000/Mobil 1 Rally Championship* eine Offroad-Simulation für sein System, deren individuelle Wagenphysik und knackiger Schwierigkeitsgrad auch Rennspiel-Profis lange fordert.

Matthias Glaser

RALLY CHAMPIONSHIP — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	1-2	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler 1-8

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
PII 64 MHz	PIII500MHz	DirectX	Nein
64 MB RAM	128MB RAM	3dfx Glide	Nein
20 MB HD	660 MB HD	Software	Nein
Force Feedback	Ja	Spielstände	Ja

Trotz etlicher Stärken bei Fahrphysik und Realismus überzeugt der Titel durch seine Schwächen auf PC und PlayStation nicht.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	90%	78%
Sound	82%	82%
Steuerung	90%	85%
Mehrspieler	65%	80%
WERTUNG	86%	84%

Kurzstrecken-Spezialist

In der Spielhalle seit Jahren ein Klassiker, im heimischen Wohnzimmer jetzt angepasst für Dreamcast und PC.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Sega** ■ VERTRIEB **Sega (DC), Koch Media (PC)** ■ PREIS **Ca. DM 100,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **November 1999** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- 7 Terraintypen
- 17 Strecken
- 18 Fahrzeuge
- 3 Rennmodi
- 3 Wetterzustände
- Tag-/Nachtwechsel
- Splitscreen-Modus

■ DA IST JEMAND! Im Gegensatz zu vielen Rallyetiteln steht der Spieler hier im direkten Kontakt mit seinen Gegnern, die aber reichlich stur fahren. (PC)

Simulationen sind Ihnen zu anstrengend? Action-Rennspiele zu einfach? Dann ist *Sega Rally 2* das Richtige für Sie. Schon nach Sekunden beherrschen Sie genialste Drifts, wälzen sich durch den Schlamm und kämpfen verbissen um Bestzeiten – willkommen im Rallye-Geschäft.

Was die Masse angeht, hat sich Sega im Gegensatz zu früheren Rennspielen diesmal nicht lumpen lassen: Insgesamt 17 Strecken finden sich im Spiel, größtenteils neue; vom Vorgänger wurde lediglich die Wüstenpiste frisch poliert übernommen. Zusätzlich zu den vier Arcade-Kursen wurden noch zwei weitere Schnee-Kurse, eine Wüstenstrecke und zwei Variationen einer neuen Mountain-Strecke hinzugefügt. Die Muddy-Strecken in Indonesien und die Isle-Pisten sind jeweils drei mehr oder minder unterschiedliche Variationen eines recht langen Kurses. Für besonders gute Fahrer wartet am Ende eine geheime Bonus-Stage.



KAUM WIEDER ZU ERKENNEN Der Wüstenkurs aus Sega Rally 1 taucht auch in Teil 2 wieder auf, ist jedoch um Längen schöner.

Ebenso wenig geizig zeigte sich Sega in puncto Autoausstattung: 20 verschiedene Fahrzeuge können Sie wählen; wer will, darf seinen Favoriten vorher noch von einem Sprecher vorstellen lassen – allerdings bisher nur in feinstem Japanisch. Die einzelnen Wagen unterscheiden sich fahrerisch enorm. Durch die gegenüber dem Vorgänger leicht erweiterte Tuning-Option wird hier für Konsolenverhältnisse ein Maximum an Vielseitigkeit erzielt. PC-Spieler mit Simulationsansprüchen kennen natürlich tausendmal mehr Möglichkeiten.

Meister aller Klassen

Wer mit den vier Strecken im Arcade-Modus alleine nicht glücklich wird und auf Splitscreen-Duelle gegen einen Freund keine Lust hat, sollte sich am neuen Modus „10 Year Championship" versuchen. Im Prinzip handelt es sich dabei nur um eine zehnfache Version des Arcade-Modus mit anderen Strecken, doch kommt ein entscheidender Faktor hinzu: Zwischen den Rennen können und sollten Einstellungen am Fahrzeug vorgenommen werden, um nicht mit Sommerreifen auf Glatteis zu fahren. Teilweise wird man vom schlechten Wetter überrascht und muss sich bestmöglich auf die widrigen Umstände einstellen. Das Spielziel ist dasselbe wie im Arcade-Modus: innerhalb von vier Rennen vom 16. Platz auf die Pole-Position vorkämpfen. Erfolgreiche Fahrer erhalten Zugriff auf das nächsthöhere Meisterschaftsjahr, wobei die Sichtverhältnisse zunehmend schlechter und die ausgewählten Strecken immer



MONTE CARLO **ist die einzige reale Strecke in dem Rennspiel. Auf dem PC werten sehenswerte Lichteffekte die Strecke auf.**

schwieriger werden. Nachtfahrten auf Glatteis und dichter Nebel auf kurvigen Pisten gehören zu den größten Herausforderungen. Durch die wechselnden Wetterbedingungen und die zusätzlichen Strecken positioniert sich die Dreamcast-Version klar vor dem Automaten, an der quasi nicht vorhandenen Gegnerintelligenz haben die Entwickler jedoch nichts geändert. Nach wie vor sind die Rennen eher durch den großen Vorsprung denn durch fahrerisches Können der Computergegner spannend – und wie schon beim Vorgänger tut die Sache dem Spaß zum Glück kaum einen Abbruch. Etwas merkwürdiger mutet da schon die Tatsache an, dass man im Zeitfahrmodus nicht das Wetter bestimmen kann. Während es einige Kurse in der 10-Year-Meisterschaft bei Tag zu befahren gilt, kann man im Zeitmodus teilweise nur bei Nacht und Nebel antreten – selbiges gilt für den Zweispielermodus.

Für nennenswerte Ergebnisse in den Meisterschaften wird vom Fahrer Millimeterarbeit verlangt.

Bis auf die minimal eingeschränkte Sichtweite ist die Optik fast mit der des Automaten identisch, doch bot dieser durchgehend 60 Bilder pro Sekunde. Die Dreamcast-Variante hingegen schwankt zwischen eben dieser Framerate und ruckligen 20 Bildern pro Sekunde. Da zum Glück keine Verlangsamungen auftauchen,



SCHNEEWALZER **Kontrollierte Drifts auf Eis und Schnee benötigen viel Feingefühl. Mit Gamepads ist es nahezu unmöglich, auf diese Weise unfallfrei ganze Rennen zu bestreiten.**

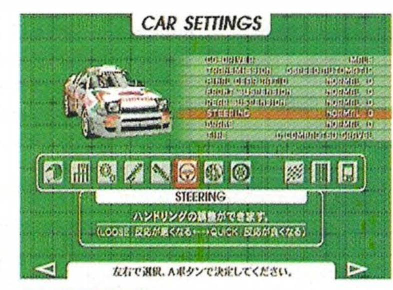
wird das Fahrverhalten von alldem nicht negativ beeinflusst. Am PC gibt's keine Performance-Probleme. Dafür sind die neuen Strecken der Arcade-Version grafisch und spielerisch überlegen, was erahnen lässt, welche grafischen Standards Sega mit den nächsten Spielen dieser Art setzen wird. Wer einen Dreamcast mit Modem besitzt und mit der Bedienung zurechtkommt, kann *Sega Rally 2* auch online spielen – allerdings nur, wenn er sich vorher über einen japanischen Server einwählt, was allerdings teuer werden dürfte.

Entscheidende Millimeter

Auch nach Stunden verlangt *Sega Rally 2* noch nach höchster Aufmerksamkeit. In die Strecken wurde so ziemlich alles integriert, was das Autofahren schwierig macht: Kurven aller Art, unterschiedliche Bodenbeläge, nicht einsehbare Senken und flüchtende Zuschauer machen jedes Rennen zum Erlebnis. Für gute Ergebnisse wird Millimeterarbeit verlangt. Gewagte Drifts durch enge Kurven und genaues Zielen auf den weiten Glatteisflächen sind Grundvoraussetzungen für einen ersten Platz in der Gesamtwertung. Das Spiel punktet vor allem durch die sehr einfache, keineswegs aber unrealistische Steuerung. Mit ein paar Lenkradbewegungen verliert man kontrolliert die Bodenhaftung und weiß jederzeit, wie das Fahrzeug im nächsten Augenblick reagieren wird. Das einzige Manko: Einige Strecken sind derart kurz, dass schon nach spätestens 90 Sekunden das Ziel erreicht ist.

Harald Wagner

WEITE SICHT **herrscht erfreulicherweise in beiden Varianten des Spiels.**



MECHANIKER **müssen wir zwischen den einzelnen Meisterschaftsrennen einsetzen.**

ATMOSPHÄRISCH **gelungen sind vor allem die Rennen am späten Abend. Die Fahrsicherheit leidet hingegen unter schlechterer Sicht.**

SEGA RALLY 2 — PC DC

DREAMCAST

Spieler .... 2 — Spielstände .... Ja
Preis .... DM 149,- (Import)

PC

Spieler 2

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:
Pentium200	Pentium II 300	DirectX .... Ja
32 MB RAM	64MBRAM	3dfx Glide .... Nein
90 MB HD	650 MB HD	Software .... Nein

Force Feedback .... ja — Spielstände .... Ja

Ein Funracer in Reinkultur: schön, schnell und mit garantiertem und unkompliziertem Fahrspaß – aber ein zu kurzes Vergnügen.

SYSTEM	PC	DC
Grafik	80%	85%
Sound	65%	55%
Steuerung	80%	80%
Mehrspieler	80%	88%
WERTUNG	**80%**	**88%**

Rasen rund um die Uhr

Spieler mit Ausdauer begnügen sich nicht mit ein paar schnellen Runden – sie fahren gleich 24 Stunden.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Eutechnyx** ■ VERTRIEB **Infogrames** ■ PREIS **Ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Dezember 1999** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- 9 Strecken
- 8 GT1-Wagen
- 8 GT2-Wagen
- 8 Prototypen
- 47 Gegner
- 24 Stunden



NICHTS GEHT MEHR **bei dichtem Verkehr, der selbst flotte Rechner in die Knie zwingt. Ein genaues Fahren wird dadurch leider völlig unmöglich gemacht.** ***(PC)***



Dem Programm fehlt leider sowohl Atmosphäre als auch Spielspaß.

Harald Wagner

MEINUNG

Nett anzusehen, gut zu fahren und leider dennoch etwas zu langweilig ausgefallen. Es ist zwar wirklich alles drin, was man in einem Rennspiel braucht, dennoch geht einem das Fahren nicht in Fleisch und Blut über. Auf eine geheimnisvolle Weise scheinen es die Programmierer geschafft zu haben, keinerlei Atmosphäre oder gar Spielspaß in *Die 24 Stunden von LeMans* zu integrieren. Wenigstens die PlayStation-Nutzer können dem Spiel Spaß abverlangen, da hier die Steuerung so feinfühlig ausfällt, dass man tatsächlich herausgefordert wird.

Was macht an einem Rennspiel Spaß? Entweder das spektakuläre Fahren mit kontrollierten Drifts oder aber das Beherrschen eines perfekt simulierten Fahrzeugs. *Die 24 Stunden von LeMans* versucht zudem, die Atmosphäre des längsten Rennens der Welt einzufangen – und scheitert in allen drei Punkten.

Die PC-Steuerung mit Joystick oder Lenkrad ist in jeder Einstellung viel zu empfindlich und unpräzise, auf der PlayStation aber akzeptabel.

Die 24 Stunden von LeMans gehören zu den bekanntesten Rennsportereignissen. Erfahrene Piloten, eine anspruchsvolle Strecke und nicht zuletzt aufregende Fahrzeuge aus mehreren Klassen machen das französische Straßenrennen alljährlich zu einem echten Nervenkitzel. Auf den ersten Blick macht das Programm zum Ereignis einen überzeugenden Eindruck: Die sehr detailliert dargestellten Wagen können in der Arcade-Spielart Stück für Stück freigeschaltet werden und im Karrieremodus muss man sich vom GT2-Fahrer zu den Prototypen „hocharbeiten". Sobald man aber in eines der Rennautos steigt, zeigt *Die 24 Stunden von LeMans* sein wahres Gesicht: Die PC-Steuerung mit Joystick oder Lenkrad ist in jeder Einstellung viel zu empfindlich und unpräzise, auf der PlayStation aber akzeptabel.



EINSTELLUNGSSACHE **Wer am eigenen Wagen schraubt, erleichtert sich das Fahrerleben. Einsteiger aktivieren die Bremshilfe.** ***(PSX)***

Ausdauertraining

Das Spiel verfügt über drei Spielmodi: den Arcade-Modus, in dem alle neun vom französischen Automobile Club de l'ouest organisierten GT-Rennen einzeln angewählt werden können, die Meisterschaft über all diese Rennen und schließlich die 24 Stunden von LeMans. Letzteres ist spielerisch am interessantesten, da man tatsächlich 24 Stunden fahren kann. Für ungeduldigere Spieler besteht die Möglichkeit, das Rennen auf zwölf Minuten zu verkürzen – damit verzichtet man allerdings auf den einzigen wirklichen Pluspunkt des Spiels. Denn die übrigen Features entsprechen dem Standard: Jeder Wagen hat sein eigenes Fahrverhalten und die Gegner fahren teils unfair, aber langsam auf leidlich abwechslungsreichen Strecken. Zum Glück ist die Bildwiederholrate dabei so hoch, dass selbst in engste Kurven präzise eingelenkt werden kann – außer bei großem Verkehrsaufkommen.

Harald Wagner



CLEVERE CPU-GEGNER **versuchen bisweilen, den Spieler zu behindern.** ***(PSX)***

DIE 24 STUNDEN VON LE MANS

PLAYSTATION

Spieler	1-2	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler: 1-16

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium 166 MHz	PII-350 MHz	DirectX	ja
16MB RAM	64MB RAM	3dfx Glide	nein
100 MB HD	340 MB HD	Software	nein
Force Feedback: Ja		Spielstände	Ja

Viel Technik, wenig Flair. Vor allem die Steuerung stört den Spielgenuss ganz erheblich, die Grafik weniger.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	55%	55%
Sound	60%	60%
Steuerung	45%	65%
Mehrspieler	50%	50%
WERTUNG	**74%**	**85%**

KURZTESTS PSX | N64 | DC | PC

Top Gear Rally 2

GENRE **Rennsim.** ENTWICKLER **Snowblind Studios** VERTRIEB **Kemco** USK **O. A.**



RICHTUNGSPFEILE vor den Kurven machen die Rallyes etwas leichter als üblich.

Wieder ein *Top Gear*, diesmal aber realistischer: Mit Rallyeflitzern von Mitsubishi oder Toyota gilt es, einzelne Pokale zu gewinnen. Wenn Sie mit Gegnern kollidieren, Mauern und ähnliche Hindernisse streifen oder einen satten Crash hinlegen, werden Teile des Wagens beschädigt, was das Fahrverhalten deutlich beeinträchtigt. Multiplayer-Fans kriegen Splitscreen-Einzelrennen für bis zu vier Spieler, während zwei Zocker gleichzeitig an einer Meisterschaft teilnehmen können. Verantwortlich für die mäßige Optik: Nach Erfolgen generiert ein Zufallsgenerator neue Pisten in unbegrenzter Stückzahl. *(nw)*

SPIELSPASS **79%**

KURZTESTS PSX | N64 | DC | PC

Nascar 2000

GENRE **Rennsimulation** ENTWICKLER **Papyrus** VERTRIEB **Electronic Arts** USK **O. A.**



IM COCKPIT ist die Übersicht nicht optimal, aber angeblich sehr authentisch.

Zwei Worte beschreiben den Alltag eines NASCAR-Fahrers: Runden drehen. Das Herzstück des Spiels stellt der simulationslastige Meisterschaftsmodus dar, in dem Sie auf 18 Kursen gegen 32 Fahrer aus der NASCAR-Serie um den Titel kämpfen. Neben dem neuen Fahrereditor weiß die verbesserte Grafik auf der Strecke sowie die voll analoge Steuerung der Boliden zu gefallen. Der Boxenfunk und der englische Kommentar sorgen zusammen mit einem Zusammenschnitt der Highlights für gelungene Rennatmosphäre. Besonders der gut umgesetzte Zweispielermodus lädt zu packenden Rennen auf den Rundkursen ein. *(nw)*

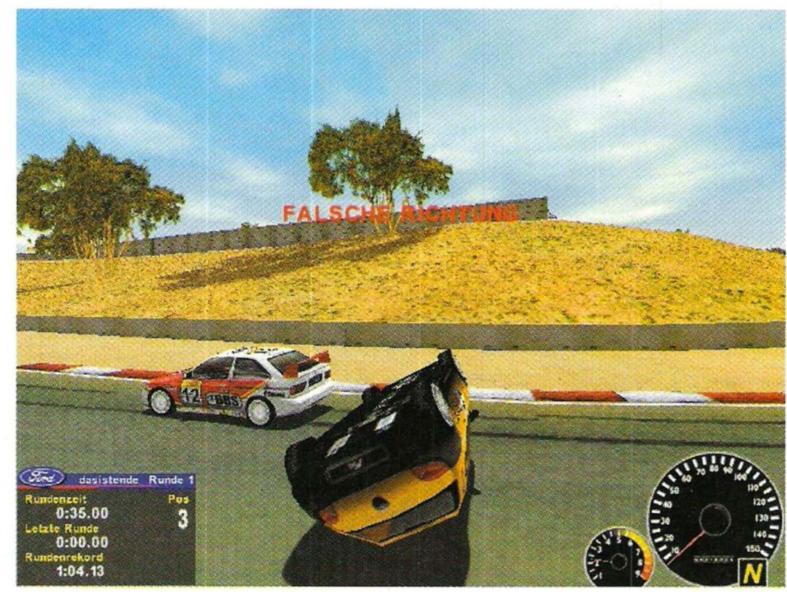
SPIELSPASS **79%**

Ford, die tun was!

Dank offizieller Lizenz kann man die Ford-Produktpalette stressfrei Probe fahren.

FAKTEN GENRE **Action-Rennspiel** ENTWICKLER **Elite Systems** VERTRIEB **Empire Interactive** USK **O. A.**

AUF EINEN BLICK
- Zwölf Fords
- Zehn Strecken
- Zwölf Rennserien
- Karrieremodus
- Offizielle Ford-Lizenz

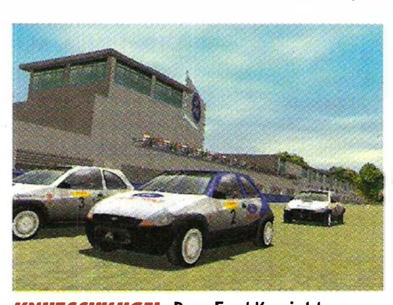


ZUM KUGELN Das Fahrzeug des Spielers fällt in einer optimal angefahrenen Kurve um, während sämtliche Computergegner den Streckenabschnitt problemlos meistern.

Ford-Fans, die ihren Autohändler wöchentlich mit Probefahrten nerven, sollten ihren Trieb am PC austoben. *Ford Racing* liefert zwölf Modelle aus vier Baujahren, die Sie auf einem Dutzend Strecken ausfahren können. Doch das Spiel treibt labile Spielernaturen in den Wahnsinn. Da fährt man im Pulk durch eine Kurve und das einzige Auto, das dabei umfällt, ist das eigene. Bei einer Kollision prallt man wie ein Gummiball vom Gegner ab. Unfälle hinterlassen allerdings keinerlei Schäden am Wagen.

Durch die ständigen Schleuderfahrten macht man sich sogar vor sich selbst lächerlich. Auch die Freude, statt eines Cougar '97 einen Cougar '98 fahren zu dürfen, hält sich in engen Grenzen. *Ford Racing* spielt sich selbst in den PS-stärksten Fahrzeugen des Herstellers unglaublich zäh und langsam. Mit ein wenig Masochismus macht das Spiel aber dennoch viel Spaß: So intensiv hat man noch nie Rennstrecken kennen gelernt, selten wurden einem die Unterschiede zwischen zwei Baujahren so klar. Auf diese Weise schafft es *Ford Racing* trotz aller Mängel, den Spieler über einen langen Zeitraum in seinen Bann zu ziehen.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



KNUTSCHKUGEL Dem Ford Ka sieht man seine Eignung für den Rennsport nicht an.

Mit ein wenig Masochismus macht das Spiel trotz aller Mängel viel Spaß.

FORD RACING PC

Das größte Manko: Die Lenkung reagiert so langsam, dass ein Ausweichen vor plötzlich auftauchenden Hindernissen unmöglich ist.

BENÖTIGT
Pentium 200
32 MB RAM
4xCD-ROM
HD: 12 MB

EMPFOHLEN
Pentium II 733
64 MB RAM
4xCD-ROM
HD: 283 MB

GRAFIK
✗ Software
✗ 3Dfx/Glide
✔ Direct 3D
✗ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✗ EAX (SBLive!)
✗ Aureal 3D
✗ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 | Netzwerk - | Internet -
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✔ Force-Feedback

SCHWIERIGKEIT
Mittel

Grafik	81%
Sound	43%
Steuerung	25%
Mehrspieler	-%

SPIELSPASSWERTUNG 62%



■ **RASEREI** Wilde Temposchlachten mit realistischen Unfällen fesseln auch verwöhnte Spieler auf Anhieb.

Heiße Piste, harte Crashs

Codemasters' neuer Touring-Car-Coup bringt rasanten Action-Spaß und ein klasse Schadensmodell auf die PSX.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Codemasters** ■ VERTRIEB **Codemasters** ■ PREIS **DM 89,95** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **August 2000** ■ USK **ohne Altersbeschränkung**

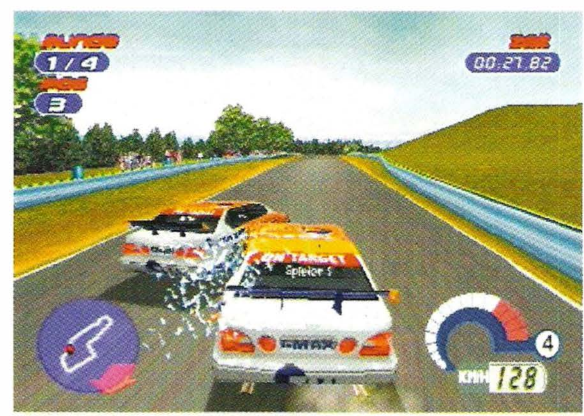
AUF EINEN BLICK
- 23 Original-Pisten aus 5 Kontinenten
- 42 Touringwagen
- Realistisches Schadensmodell
- Realistische Fahrphysik
- 1-4 Spieler

Im dritten Teil der *TOCA*-Serie sind Sie erstmals sogar weltweit unterwegs. Mit 42 Wagen, 23 internationalen Elite-Pisten, einem erstklassigen Schadensmodell, Vierspieler-Modus und vielen Grafik-Finessen überzeugt Codemasters' neuester Renn-Sim-Coup auf ganzer Linie.

Mit Codemasters' *TOCA World Touring Cars* steht derzeit ein wirklich brandaktuelles und actiongeladenes Rennspiel im Verkaufsregal, das es sogar mit der derzeitigen PlayStation-Genre-Referenz *Gran Turismo 2* aufnehmen kann: Nur der Hauch von 1 % Gesamtwertungsunterschied trennt den *TOCA*-Titel von Polyphony Digitals Spitzenprodukt *GT 2* – und dieser minimale Vorsprung erklärt sich vor allem aus dem ungleich größeren Fuhrpark des Genre-Königs. In vielen anderen Bereichen geben sich die beiden Konkurrenten jedoch nichts, was beispielsweise die realistische Wagenphysik jedes einzelnen Boliden oder die akkurat umgesetzte Fahrzeugsteuerung betrifft. In einigen Punkten ist der dritte *TOCA*-Titel der Genre-Referenz sogar deutlich über: Das bei *TOCA World Touring Cars* vorhandene Schadensmodell fehlt bei *Gran Turismo 2* völlig. Auch die Hintergrund-Grafik von Codemasters' Renner sieht auf weiten Strecken deutlich besser aus als die Pistenumgebungen von *GT 2*. Statt im Zweispielermodus wie beim Spitzenreiter können Sie mit *TOCA World Touring Cars* gleich zu viert am Bildschirm losheizen. Und der äußerst opulente Replaymodus von Codemasters schlägt die Auswahlmöglichkeiten bei Polyphony Digitals Kracher um Längen. Selbst wenn also Fuhrpark und Wagengrafik den Wertungsvorsprung von *Gran Turismo 2* rechtfertigen, wird sich die PSX-Rennspiel-Gemeinde hier in zwei Lager spalten, denn die härtere (und natürlich aktuellere) Renn-Action der Spitzenklasse bietet eindeutig *TOCA WTC*.

Alles drin, alles dran

Die hochkarätigen „Inhaltsstoffe" von *TOCA World Touring Cars* sind wirklich äußerst beachtlich: 42 hyperrealistische Touring Cars von namhaften Autoherstellern aus der ganzen Welt bilden den Fuhrpark des Titels, wobei sich die einzelnen Modelle schon im Basis-Setup klar verschieden fahren. Durch geschicktes Fahrzeug-Tuning von Stoßdämpfern über Reifenwahl bis zur Bodenhaftung können Sie, je nach Strecke, diese Unterschiede noch verstärken, bis Sie aus ehemaligen Stadtwagen absolute Touring-Geschosse gezüchtet haben. *TOCA WTC* bietet also wirklich einmal unterscheidbare Wagen – und nicht nur verschiedene Texturen für ein und dasselbe Fahrgefühl wie manch anderer Titel! Die 42 PS-Geschütze jagen Sie über insgesamt 23 originale Asphalt-Pisten aus aller Welt. Japanische Parcours sind hier genauso vertreten wie australische, amerikanische oder deutsche (Nürburgring, Hockenheimring). Sie treten in den Kategorien Sofortrennen, Zeitfahren, freies Rennen oder Meisterschaft zur Tempo-Schlacht an und wählen hierbei zwischen schwachen, normalen, starken und sogar selbst definierten KI-Konkurrenten. Im Mehrspielermodus zeigen Sie darüber hinaus per



SCHERBEN-GLÜCK Glaubt man dem alten Sprichwort, müsste einer der beiden Wagen eigentlich zwangsläufig Rennsieger werden.

Multi-Tap bis zu drei menschlichen Gegnern gleichzeitig, wie ein Touring-Weltmeister aussieht.

Wie in echt ...

Wollen Sie das Rennwetter nicht dem Zufallsgenerator überlassen, hat Codemasters gleich sieben frei wählbare Himmelsstimmungen ins Spiel eingebaut. Vor allem bei Sturm und in der Nacht schnellen die Anforderungen an Ihre Fahrkünste ordentlich in die Höhe. Doch keine Sorge: Dank der äußerst „menschlichen" KI, die Ihren Computergegnern Draufgängertum, zögerliche Taktik und sogar Fahrfehler erlaubt, haben Sie stets gute Siegchancen. Fahrfrust? Eindeutig Fehlanzeige! Stattdessen steigt der Spaßfaktor mit jeder gewonnenen Rennsekunde, zumal Sie schon ab 3 Runden die Möglichkeit zu Boxenstopp und Reparaturen haben. Letztere dürften übrigens bald nötig werden, denn das Schadensmodell des Titels ist schlichtweg genial. Ähnlich wie bei *Colin McRae Rally 2.0* (ein weiterer Codemasters-Top-Titel) sind die Boliden von *TOCA WTC* mit rund 700 Polygonen pro Wagen detailliert genug berechnet, um alle möglichen Einzelteile gesondert zu verschrotten - und Ihre KI-Gegner springen nun wirklich nicht zimperlich mit Ihnen um. Gut, dass Sie sich da schon vom



Wollen Sie das Rennwetter nicht dem Zufall überlassen, hat Codemasters gleich sieben frei wählbare Himmelsstimmungen ins Spiel integriert.



BATHURST Entlang der anspruchsvollen Australien-Piste finden Sie typische Vegetation und gelegentlich Karosserieteile der Konkurrenz.



SCHLEUDERGANG Kommen Sie unterwegs ins Schwimmen, ziehen Ihre Reifen Qualmspuren hinterher, bis die wilde Trudelei unsanft von einer Seitenbegrenzung gestoppt wird.

Start weg einen entscheidenden Platzvorteil verschaffen können: Das Menü überlässt Ihnen die Entscheidung, ob Sie hinten, mittig oder auf der Pole-Position ins Rennen gehen. Fetter, realistischer Motorensound begleitet die Rennen, die Sie in immerhin fünf Fahrperspektiven plus zwei Rückspiegel-Optiken erleben dürfen. Der absolute Augenschmaus beginnt jedoch erst richtig, wenn ein Rennen schließlich vorbei ist: Im speicherbaren Replay wechseln Sie zwischen sage und schreibe 16 (!) dynamischen

Das Schadensmodell

Mit dem schlichtweg genialen Schadensmodell von Codemasters' TOCA WTC kommen sogar die Karambolage-Fans der Zocker-Gemeinde auf ihre Kosten.

Die 42 nach und nach verfügbaren Hochklasse-Wagen im *TOCA WTC*-Fuhrpark fallen mit rund 700 Polygonen pro Fahrzeug knapp doppelt so detailliert aus wie die der Vorgänger *TOCA* und *TOCA 2* (ca. 400 Polygone/Bolide). Kein Wunder, dass neben der Wageninnensicht auch ein realistisches Schadensmodell ins Spiel integriert wurde, mit dem Sie jeden Nobelschlitten stückchenweise in seine Einzelteile zerlegen können. An sich ist dies natürlich nicht das Spielziel, aber es macht wirklich höllischen Spaß, das mögliche Ausmaß der Zerstörung über mehrere Rennrunden auszutesten. Überzeugen Sie sich selbst, wie man in wenigen Minuten einen nagelneuen Alfa zu Altmetall verarbeiten kann - vergessen Sie aber nicht, den Schrott anschließend beim grünen Punkt abzugeben!



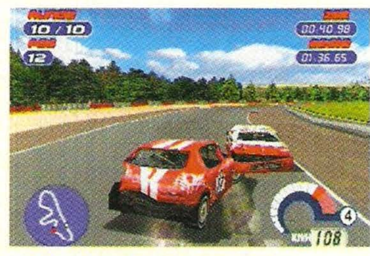
RENNSTART Noch hat der blitzende Alfa Romeo nicht einen einzigen Kratzer.



GUT GEZIELT Ihr Kühler „freut" sich natürlich über jedes Bisschen Zuwendung.



ABGESPECKT So langsam gleicht der Alfa immer mehr einem Go-Kart

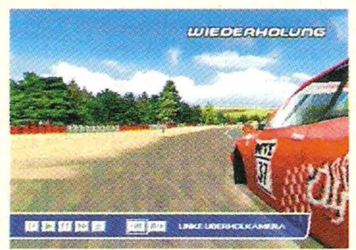


BLECHKLUMPEN Ist erst der Wagen derangiert, fährt sich's völlig ungeniert.

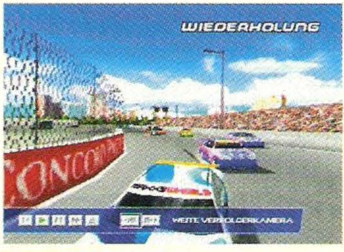
Kameras

Die Kamera-Vielfalt im Replay sprengt jeden bekannten Rahmen.

Pro Rennen können Sie beim neuesten *TOCA*-Titel bis zu 10 Minuten TV-Wiederholung speichern. Beim erneuten Betrachten sorgen die im Replay frei wählbaren 16 (!) Kamera-Perspektiven für Spannung. 16 Blickwinkel sind leider zu viel, um alle hier zu zeigen. Doch zumindest als Text können Sie sich die Kamerapositionen schon einmal im Munde zergehen lassen: Rechte und linke Überholkamera, nahe und weite Verfolgerkamera, Seiten- und Überkopfkamera, Dach- und Satellitenkamera, Kopf-, Heck-, Motorhauben- und Stoßstangenkamera, entfernte und schwebende Kamera, Strecken- und Helikopterkamera. Super!



ÜBERHOLKAMERA Das Kinn direkt am Asphalt sausen Sie in dieser Optik dahin.



VERFOLGERSICHT Hier haben Sie langsamere Gegner immer genau im Blick.



SATELLITENKAMERA Die Kamera umkreist das Fahrzeug und bringt Details.



SEITENKAMERA Platzkämpfe und Zieleinläufe werden besonders packend.



KURVEN-STAU Auch KI-Gegner können Fahrfehler machen und damit die Piste völlig verstopfen. Nichtsahnend versuchen Sie, mit Vollgas den Vorsprung der Konkurrenz aufzuholen und geraten unvermittelt in obige Situation.



ÜPPIG! 16 frei wählbare Kameraeinstellungen machen Sie beim Replay fast zum TV-Regisseur. Schöpfen Sie einfach aus dem Vollen.



TUNING-SEKTION Das Wagen-Setup lässt Ihnen viel Spielraum zum Boliden-Feinschliff.

Kameras, die Ihnen die Rennleistung wirklich einmal so nahe bringen, dass Sie das Profil Ihrer Reifen und jeden kleinen Kratzer im Fahrzeuglack erkennen: Fast hat man den Eindruck, als sollte hier die nächste Generation von TV-Regisseuren für Rennspiel-Berichte herangezüchtet werden.

Durchstarten ...

Bei all der gebotenen Fülle und nicht zuletzt dem immensen Fahrspaß, den *TOCA World Touring Cars* auf Anhieb verbreitet, fällt eine deutlich positive Beurteilung des Titels nicht schwer: *TOCA WTC* fährt sich spitzenmäßig, sieht sehr gut aus, verfügt über ein revolutionäres Schadensmodell und sieben verschiedene Wetterlagen, bietet für jeden Boliden individuelle Fahreigenschaften und dazu noch einen wirklich partymäßigen Vierspielermodus. Als PlayStation-Renn-Fan sollten Sie nicht zögern zuzugreifen, wenn Sie endlich einmal wieder mit einem absoluten Top-Titel aus renommiertem Hersteller-Hause richtig durchstarten wollen.

Matthias Glaser

Über 16 Replay-Cams: Fast hat man den Eindruck, als sollte hier die nächste Generation von Rennspiel-TV-Redakteuren herangezüchtet werden.

TOCA WORLD TOURING CARS — PS

Bedienkomfort, Extrem-Realismus, Abwechslungsreichtum und Fahrspaß verhelfen dem Titel zu uneingeschränkter Sympathie.

SPEICHERART ✓ Memory Card	**HERSTELLER**	Codemasters
STEUERUNG ✓ Analog ✓ Digital	**ENTWICKLER**	Codemasters
	SCHWIERIGKEITSGRAD	3 Stufen
SONSTIGES ✓ Multi Tap	**SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL**	Dt./dt.
	MEHRSPIELER	1-4 Spieler

Grafik	88%
Sound	90%
Steuerung	96%
Mehrspieler	92%

SPIELSPASSWERTUNG

94%

Völlig ausgebremst

Eine ungesunde Mischung aus Action und Simulation sorgt für Unmut.

FAKTEN ▪ ENTWICKLER **Empire** ▪ PREIS **Ca. DM 90,-** ▪ TERMIN **Februar 1999** ▪ USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- Trainingsmodus
- Verschiedene Wetterbedingungen



SCHNELLER als die Polizei erlaubt: Die Computergegner sind schon auf und davon, ehe man das grüne Licht erblicken oder gar bis drei zählen kann.

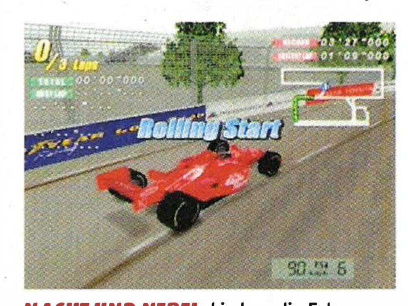
Den abwechslungsreichen Strecken und dem überzeugenden Simulationsanteil stehen unfaire Computergegner gegenüber – nur für hart gesottene Solisten oder Multiplayer-Raser.

Das übertriebene Physikmodell bewirkt, dass schon der geringste Fehler starke Auswirkungen auf den Wagen hat.

In Empires Mix aus Actionrennspiel und Simulation rasen Sie mit einem von insgesamt zehn Tourenwagen, die sich an realen Vorbildern orientieren, über acht abwechslungsreiche Kurse. Ihre Fahrkünste können Sie einerseits in einem vierstufigen Übungsparcours trainieren, andererseits später im Arcade-Modus noch perfektionieren, bevor Sie sich ins richtige Rennen stürzen. Hier können Sie den Wagen mithilfe ausführlicher Setups tunen und auf die unterschiedlichen Wetterverhältnisse auf den Pisten abstimmen. Während der Fahrt werden Parameter wie der Reifenabrieb oder die Belastung der Achsen in engen Kurven zuverlässig berechnet.

Auch die Fahrphysik wirkt realistisch; gleichzeitig ist der Schwierigkeitsgrad enorm hoch. Das übertriebene Physikmodell bewirkt, dass schon der geringste Fehler starke Auswirkungen auf den Wagen hat. Die CPU-Wagen haben damit keine Probleme. Schnell besiegt die Frustration die anfängliche Motivation. Im Netzwerk kann die Raserei noch leidlich überzeugen.

Harald Wagner



NACHT UND NEBEL hindern die Fahrer nicht daran, am Rennen teilzunehmen.



GRAND TOURING — PC

Im Netz kann Grand Touring Spaß machen, im Einzelpielermodus ist die Mischung aus Action und Simulation zu unausgewogen.

BENÖTIGT
Pentium 166
32 MB RAM
4xCD-ROM
HD: 80 MB

EMPFOHLEN
Pentium II 350
64 MB RAM
8xCD-ROM
HD: 142 MB

GRAFIK
✘ Software
✔ 3dfx/Glide
✔ Direct 3D
✘ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✘ EAX (SBLive!)
✘ Aureal 3D
✘ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC **1** Netzwerk **8** Internet **-**
Anzahl der Spieler pro CD **1**

STEUERUNG
✔ Force Feedback

SCHWIERIGKEIT
Schwer

Grafik	68%
Sound	60%
Steuerung	74%
Mehrspieler	73%

SPIELSPASSWERTUNG 66%

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Test Drive 6

▪ GENRE **Action-Rennspiel** ▪ ENTWICKLER **Pitbull**
▪ VERTRIEB **Infogrames** ▪ USK **0. A.**



SPIELZEUGAUTO Die meisten Autos sehen so falsch aus wie die zu flache Umgebung.

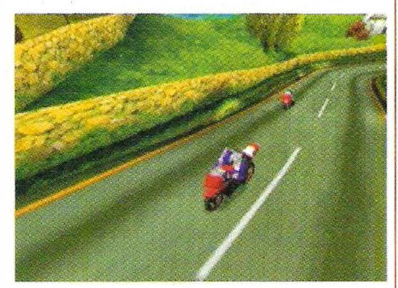
Einst war die *Test Drive*-Serie eine Legende, doch seit einigen Jahren setzen die Entwickler auf Masse statt auf Klasse: Viele Autos und viele Strecken sollen von der kaum vorhandenen Technik ablenken. Das schlichte Fahrmodell macht kaum Unterschiede zwischen den einzelnen Wagentypen und vermittelt nicht einmal ein Gefühl für die eigene Geschwindigkeit. Grafisch sind die Boliden zwar sehr gut gelungen, stehen aber in Kontrast zu den überaus hässlichen Landschaften. Unfälle sind bei den viel zu engen Straßen vorprogrammiert, so dass einzig und allein der Verfolgungsjagd-Modus kurzfristig Spaß bringen kann. *(nw)*

SPIELSPASS 46%

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Redline Racer

▪ GENRE **Action-Rennspiel** ▪ ENTWICKLER **Imagineer**
▪ VERTRIEB **Ubi Soft** ▪ USK **0. A.**



DETAILLIERT dargestellt sind die Original-Boliden der CART-Serie.

Große Gegensätze: Zum einen bietet das Spiel bezüglich der Strecken und Fahrzeuge einen hohen Realitätsgrad mit vielen schönen Details und einer flüssigen Engine, bei der nur das leichte Pop-Up stört. Zum anderen ist die Fahrzeugphysik sowie die Steuerung sehr unrealistisch, wie auch das Crashverhalten der Boliden bei heftigen Auffahrunfällen. Ein weiteres Manko stellt die (kaum vorhandene) Intelligenz der Computerfahrer dar: Legt man beispielsweise auf der Strecke eine Verschnaufpause ein, wartet das gesamte nachfolgende Fahrerfeld brav in einer langen Schlange auf den Spieler, anstatt ihn zu passieren und ihm den Sieg unmöglich zu machen. *(nw)*

SPIELSPASS 70%

Schnelle Werksbesichtigung

Porsche, das Idealbild sportlicher Fahrzeuge trifft auf Need for Speed, den Inbegriff kurzweiliger Rennspiele.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Electronic Arts** ■ VERTRIEB **Electronic Arts** ■ PREIS **ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Mai 2000** ■ USK **ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- 80 Fahrzeuge (PC)
- 50 Fahrzeuge (PSX)
- 4 Fahrzeugklassen
- 4 Einzelspielermodi
- Offizielle Porsche-Lizenz
- 14 Strecken

Jede Spieleserie leidet unter einem stetig sinkenden Innovationsgrad. Umso erfreuter darf man sein, dass der fünfte Teil von *Need for Speed* alle Erwartungen bei weitem übertrifft. Jedenfalls die PC-Version, denn so mancher Konsolenbesitzer wird auch ohne jede Erwartung enttäuscht sein.

Und das, obwohl Electronic Arts einen schweren Stilbruch begeht. Waren es in den ersten vier Teilen der Serie immer bunte Mischungen der schönsten und teuersten Sportwagen, die man auf dieser Welt findet, so sind es in *Need for Speed 5: Porsche* nur noch die Wagen eines einzigen Herstellers. Rund 50 bzw. 80 Sportwagen aus der ganzen Firmenhistorie stehen dem Spieler zur freien Verfügung.

Der bislang erfolgreichste Porsche war sicherlich der 911 in all seinen Variationen. So ist es wenig verwunderlich, dass die meisten Fahrzeuge in *Need for Speed 5* dieser Baureihe angehören und dementsprechend ähnlich aussehen. Natürlich gibt es auch all die anderen 9er: angefangen beim Volksporsche 914 über die ehemals innovativen Designs 944 und 928 bis hin zu den Rennsportlegenden 935 oder 959. Anfangs stehen nur wenige Wagen zur Verfügung, mit denen man auf Übungsstrecken sein fahrerisches Können zur Schau stellen kann. Nur wer sich erfolgreich durch die zahlreichen Einzeldisziplinen kämpft, erhält nach und nach Zugang zu den sündhaft teuren Prachtstücken. Electronic Arts bietet mit *Need for Speed: Porsche* erstmals ganze vier Spielmodi: Neben dem stinknormalen Rennmodus sorgen der Knockout-Wettbewerb, die Evolution-Pokale und eine Karriere als Testfahrer in Zuffenhausen für Spannung und Kurzweil.

Führerscheinprüfung vonnöten

Im Rennmodus fährt man – wie bereits in all den Vorgängerversionen – in mehreren Meisterschaften um den Gesamtsieg. Der spielerisch wenig abwechslungsreiche Modus ist bestens geeignet, um die Strecken kennen zu lernen und die Grenzen der meist heckgetriebenen Fahrzeuge auszuloten. Letzteres fällt in der aktuellen Version weitaus schwerer als in all den Vor-



■ **GESCHWINDIGKEIT PUR** Kaum ein anderes Rennspiel vermittelt einen ähnlich intensiven Eindruck von Bodennähe, Geschwindigkeit und Gefahr.

ROMANTIK PUR Im nächtlichen Monte Carlo hat man leider keine Zeit, sich detailliert den Sehenswürdigkeiten zu widmen. *(PC)*

gängern, da Electronic Arts erstmals versucht hat, ein authentisches Fahrmodell zu verwenden. So unterscheiden sich die zahlreichen Boliden nicht nur hinsichtlich ihrer Beschleunigung und Endgeschwindigkeit, vor allem das Kurvenverhalten ist bei jedem Wagen aufs Neue gewöhnungsbedürftig. Gerade die frühen 911er, vor allem aber der erste Turbo, stehen im Ruf, sich im Grenzbereich als giftige Heckschleudern zu entpuppen. Genau dieses Fahrverhalten legen diese Wagen auch im Spiel an den Tag und wie im echten Leben müssen Sie bei schneller Fahrt höllisch Acht geben, den Wagen stets unter Kontrolle zu halten. Wer sich schwerwiegendere Beschädigungen zuzieht, erleidet darüber hinaus einen Leistungsverlust, zuweilen platzen auch Reifen und Motoren. Dank der lebensnahen Fahrphysik können Sie allerdings die meisten dieser Ausrutscher noch abfangen. Auch das funktioniert ganz ähnlich wie in einem echten Porsche: Ein beherzter Tritt auf das Gaspedal und eine leichte Lenkradkorrektur reichen oft aus, um das widerspenstige Hinterteil zur Vernunft zu bringen – ausreichend viel Übung vorausgesetzt.

Ein beherzter Tritt aufs Gaspedal und eine leichte Lenkradkorrektur reichen oft aus, um das Hinterteil zur Vernunft zu bringen.

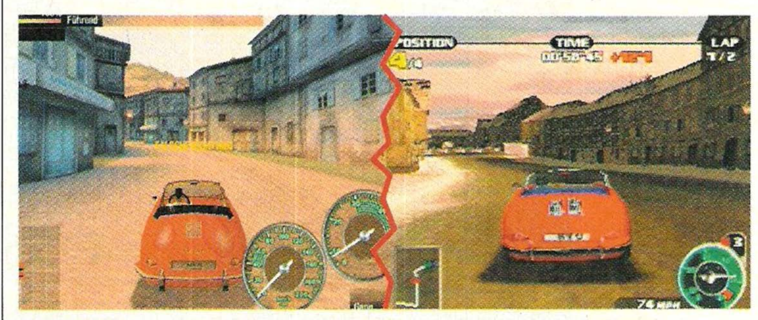


EILE MIT WEILE Ein Testfahrer muss den Kontakt mit solchen Hütchen vermeiden. Jede Kollision kostet wertvolle Sekunden. *(PSX)*

Der kleine Unterschied

Eine sehr hohe Wertung für die PC-Version, die PlayStation-Version soll aber gerade einmal Mittelmaß sein? Eine Erklärung.

Möglicherweise liegt es an den unterschiedlichen Erwartungen, die PC- und Konsolenspieler an ein Rennspiel haben, vielleicht sind die Eingabegeräte zu unterschiedlich, wahrscheinlich ist es aber eine Frage der Rechenleistung, dass sich die beiden Versionen so drastisch unterscheiden. Electronic Arts hat versucht, sowohl auf dem PC als auch auf der PlayStation ein realistisches Fahrmodell zu implementieren, doch nur auf dem PC hat dies wirklich geklappt. Die Fahrzeuge der PlayStation-Version fühlen sich grundsätzlich so an, als würden sie sich auf Glatteis bewegen. Schon minimale Fahrfehler und etwas zu hohe Kurvengeschwindigkeiten lassen das Fahrzeug ausbrechen, ein Einfangen des Hecks ist (im Gegensatz zur PC-Variante) nahezu unmöglich. Offenbar fehlte den Entwicklern einfach Rechenleistung, um das letzte Quäntchen Realismus noch integrieren zu können, denn auch bei anderen Programmteilen wurde sichtlich gespart. Vor allem die Grafiken sind zwar nett, aber alles andere als zeitgemäß – sichtbare Pop-Ups und mittelmäßigen Texturen müssten eigentlich nicht sein.



VERLOREN Die PlayStation-Variante von Need for Speed enttäuscht mit unglaubwürdigem Fahrverhalten und mit bestenfalls durchschnittlicher Grafik.

Spaß an der Arbeit

Nach dem Rennmodus lockt das so genannte Knockout. Hier stehen anfangs neun Konkurrenten an der Startlinie und fahren in acht Rennen um den Gesamtsieg – der allerdings im K.o.-System entschieden wird. Der jeweils letzte Fahrer eines Rennens scheidet aus, weshalb anfangs noch etliche Fahrfehler zulässig sind, die in den letzten Rennen das Aus bedeuten können. Wirklich neu für die *Need for Speed*-Reihe ist der „Testfahrer" genannte Modus. Hierfür sollte man neben einem Talent für wilde Fahrmanöver eine lockere Einstellung zur Straßenverkehrsordnung mitbringen: Nach diversen Fahrübungen wie Slalom oder Powerslide stehen hier nämlich riskante Hochgeschwindigkeitsfahrten auf dem Programm, bei denen Ihnen die



LICHT UND SCHATTEN Besonders in Waldgebieten macht sich der Wechsel der Beleuchtung bemerkbar. Auch die Fahrzeugtexturen verändern sich abhängig vom Lichteinfall. *(PC)*

Es stehen 14 Strecken auf dem Programm, leichte Modifikationen der Abzweigungen und das Umkehren der Fahrtrichtung sorgen für zusätzliche Abwechslung.

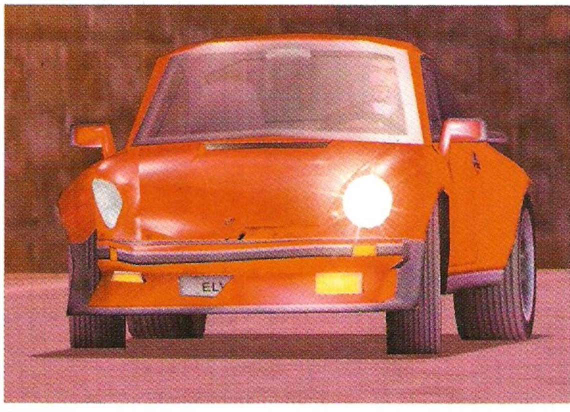


VIER GEWINNT **Da wird der PC-Spieler blass vor Neid: Dank Splitscreen-Technik können bis zu vier Spieler an einem Bildschirm gegeneinander um die Wette fahren. Die Darstellungsgeschwindigkeit leidet dabei nur unwesentlich, die Wagen bleiben stets steuerbar. *(PSX)***

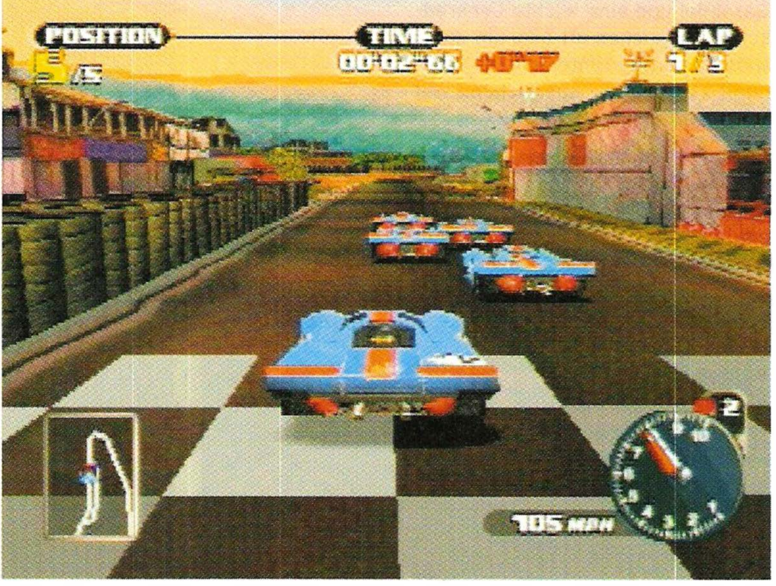
wachsame Polizei mit Porsche-Streifenwagen im Nacken sitzt. Auf diesen hektischen Auslieferungsfahrten müssen Sie Neufahrzeuge unbeschädigt und unter Zeitdruck bei der Kundschaft abliefern.

50 Jahre im Schnelldurchlauf

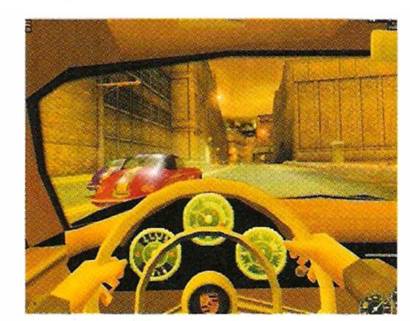
Das Herzstück von *Need for Speed: Porsche* ist aber sicherlich der Evolution Cup, auch wenn es sich streng genommen um einen klassischen Karriere-Modus handelt. Man wandelt auf den Spuren der Porsche-Geschichte durch die drei großen Epochen des Unternehmens: Die klassische, die „goldene" und die moderne Ära bieten verschiedene Wettbewerbe, die jeweils über mehrere Strecken führen. Die Teilname an jedem Turnier kostet Startgebühren und auch die fahrbaren Untersätze bekommen Sie hier nicht gratis. In diesen Rennen haben Sie außerdem die Möglichkeit, Ihr Auto individuell auf die Strecke einzustellen oder – das nötige Kleingeld vorausgesetzt – mit Tuningteilen aufzuwerten. Je nach Platzierung erhalten Sie in jedem Evolution-Rennen Meisterschaftspunkte, die sich auf Ihrem Bankkonto als warmer Dollarregen niederschlagen. Wer nach dem letzten Wettbewerb eine Mindestpunktzahl erreicht hat, rückt vor in die nächste Epoche und kann sein sauer verdientes Geld für die neuesten Porsche-Modelle ausgeben.



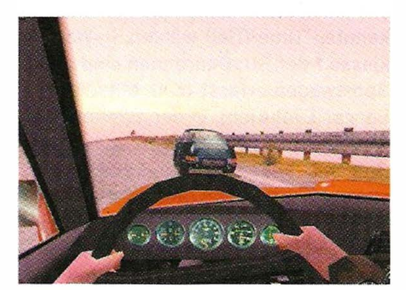
AUTSCH **Fahrfehler wirken sich nicht nur ungünstig auf die Zeiten aus. Auch Fahrzeugtechnik und Karosserie leiden. (PC)**



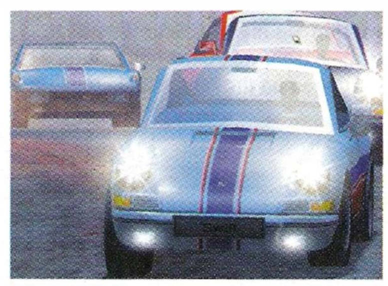
ALTERTÜMLICH **Die PlayStation-Version von Need for Speed: Porsche kann grafisch kaum mit der anderer aktueller Konsolenrennspiele mithalten. *(PSX)***



WAHRE SCHÖNHEIT Die Interieurs wurden bis ins Detail nachgebildet. (PC)



SICHT IM SCHACHT Trotz der lästigen A-Säule ist diese Perspektive gut geeignet.



RENNFIEBER Die wenigen Rennstrecken erzeugen eine ganz eigene Atmosphäre.



SO NICHT Die Porsches der 924er- und 944er-Serien verkauften sich zwar bestens, dennoch nagten sie wegen ihrer relativ günstigen Preise am elitären Ruf der schwäbischen Autoschmiede. *(PC)*

Viel für das Auge ...

Ganz gleich, für welchen Fahrmodus Sie sich entscheiden: *Need for Speed* bietet in der fünften Auflage sowohl Rundkurse als auch die aus den ersten Teilen der Serie bekannten und populären Etappenstrecken. Fahrerisch und optisch stellen diese Kurse die älteren *Need for Speed*-Strecken klar in den Schatten. Exklusive Autos verlangen nach einer mondänen Kulisse und so scheuchen Sie Ihre Sportwagen an den schönsten Orten Europas über die Straßen. Von einer kurvenreichen Bergstrecke auf Korsika über einen Highspeed-Kurs auf der deutschen Autobahn bis hin zu mehreren Varianten des legendären Grand-Prix-Parcours von Monte Carlo reicht die Auswahl. Insgesamt stehen 14 Strecken auf dem Programm, leichte Modifikationen der Abzweigungen und das Umkehren der Fahrtrichtung sorgen für zusätzliche Abwechslung.

Ein Testfahrer sollte neben einem Talent für wilde Fahrmanöver eine lockere Einstellung zur Straßenverkehrsordnung mitbringen.

Die Kehrseite des erhöhten Realismus ist das für *Need for Speed*-Verhältnisse deutlich zu simulationsartige Fahrmodell. Da wirklich jedes Modell beim Fahren einen individuellen Charakter zeigt, und die PS-Boliden keine Fahrfehler mehr verzeihen, ist von dem Funracer-artigen Fahrmodell der Vorgängerversionen nichts mehr übrig geblieben. Die Fans der alten *Need for Speed*-Varianten werden sich umstellen müssen.

Harald Wagner

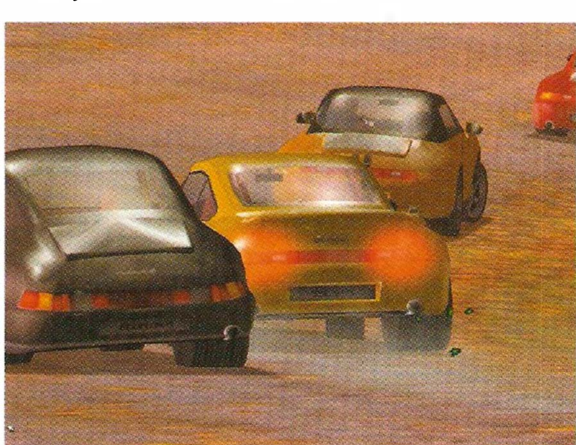


MEINUNG

Nicht genial, aber kurzweilig und auch nach Monaten gibt es noch etwas zu entdecken.

Harald Wagner

Genial ist *Need for Speed: Porsche* keineswegs. Zu viele winzige Mängel fallen mit der Zeit unangenehm auf. Die PlayStation-Variante liegt mit dem unglaubwürdigen Fahrmodell und der enttäuschenden Grafik noch weit hinter dem PC-Renner - und dennoch: *Need for Speed: Porsche* ist ein angenehm kurzweiliges Rennspiel, das nach Monaten noch genausoviel Spaß macht wie in den ersten Minuten. Was nun davon zu halten ist, dass sich EA auf eine Wagenmarke beschränkt hat? Egal! Das Spektrum der Boliden ist so breit, dass jeder seinen Traumwagen finden kann, keiner einen Renner fahren muss, mit dem er nicht zurechtkommt und jeder Wochen damit verbringen kann, die Eigenheiten der Fahrzeuge zu erforschen. Schon allein dadurch ist das Spiel sein Geld wert.



RENNATMOSPHÄRE Solche beeindruckenden Bilder erhält man nur mit der Recorderfunktion. Fahrbar sind nur wenige Perspektiven.



NEED FOR SPEED 5: PORSCHE — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	4	Analog	Ja
DualShock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler 8

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
PIII-200MHz	PIII-300MHz	Direct 3D	Ja
32MB RAM	64 MB RAM	3Dfx/Glide	Ja
150 MB HD	300 MB HD	Software	Nein

ForceFeedback	Ja	Spielstände	Ja

Auf dem PC führt an *Need for Speed* derzeit kein Weg vorbei. PlayStation-Besitzer dürfen sich anderweitig umsehen.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	90%	75%
Sound	80%	70%
Steuerung	80%	80%
Mehrspieler	75%	75%
WERTUNG	**90%**	**78%**

Die PSX-Rennspiel-Referenz

Größter Wagenpark der Konkurrenz und absolut realistische Fahrphysik – was will man mehr?!

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Polyphony Digital** ■ VERTRIEB **SCEE** ■ PREIS **DM 99,95** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Januar 2000** ■ USK **Ohne Altersbeschränkung**

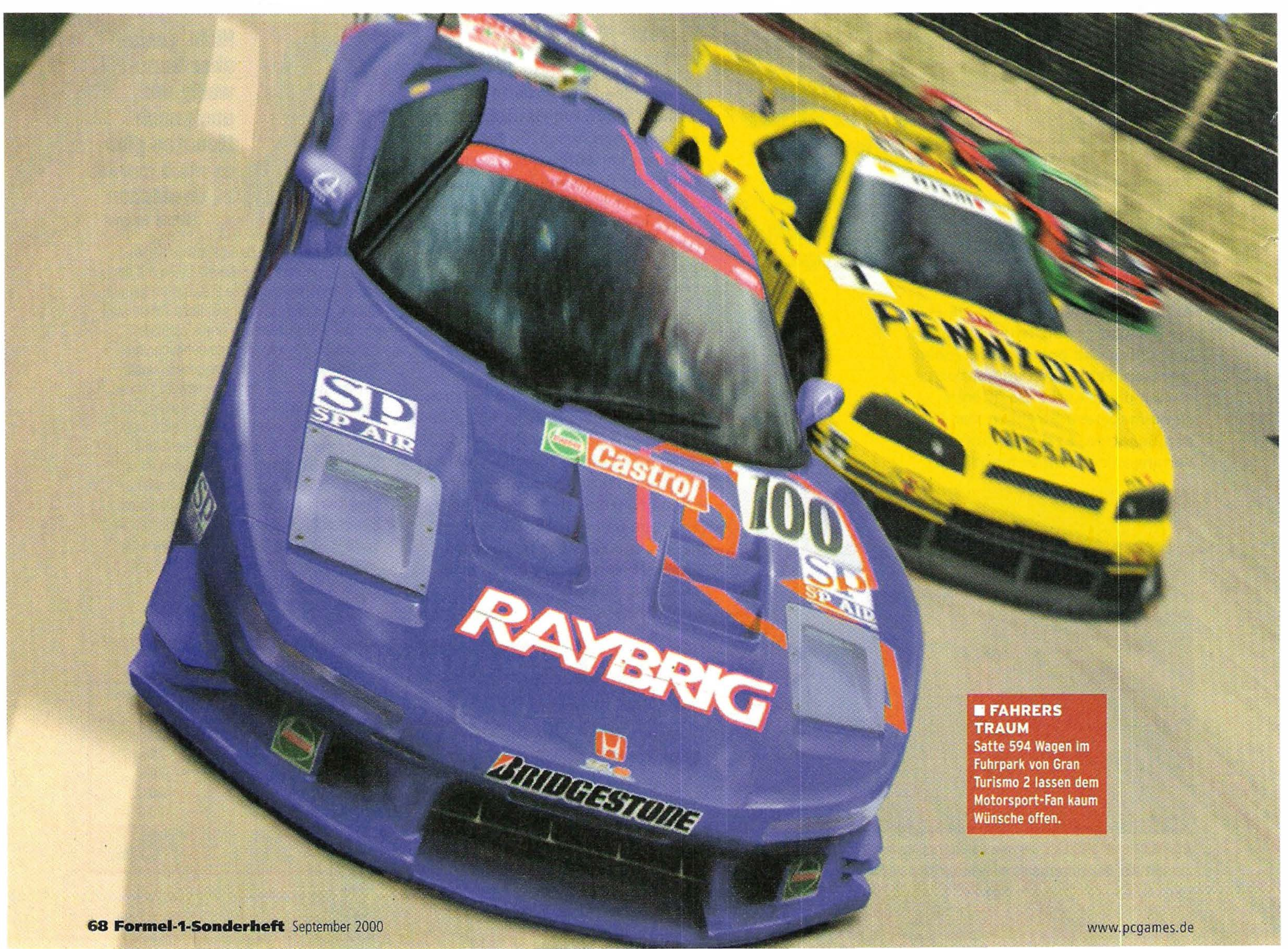
AUF EINEN BLICK
- 594 Fahrzeuge
- 33 Wagenhersteller
- 28 Strecken
- 6 Dirt Tracks
- 5 KI-Gegner
- 1-2 Spieler

Nach Polyphony Digitals *Gran Turismo* für die PlayStation im Jahr 1998 setzte bei Rennspiel-Machern betretenes Schweigen ein: Kein einziger Konkurrenz-Titel hielt mit dem riesigen Fuhrpark, der absolut realistischen Wagenphysik und der vorzüglichen Spielgrafik Schritt. Doch dann kam *Gran Turismo 2* ...

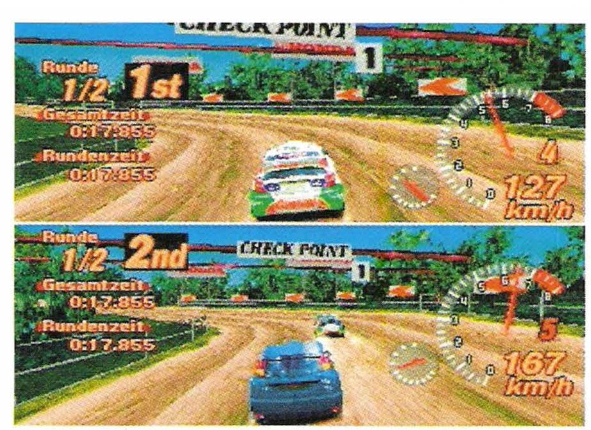
Der zweite Teil von Polyphony Digitals grandioser Renn-Simulation stand Anfang dieses Jahres im deutschen Handel: Die ganze Welt des Motorsports auf zwei CDs – kein Wunder, dass solche Aussichten die Autonation Deutschland zum Kauf animierten! Geradezu astronomische 594 (!) Original-Wagen von sage und schreibe 33 namhaften Herstellern aus der ganzen Welt parken in der Spielegarage von *GT 2*. Einen so umfangreichen und gut sortierten Fuhrpark bietet bis heute kein anderes Rennspiel, weder für PC noch irgendeine Konsole. Bei *Gran Turismo 2* steht jedoch nicht einfach die Masse für Klasse, sondern wie schon der erste Teil zeichnet sich auch der Nachfolger qualitativ durch äußerst hübsche Wagengrafik und vor allem höchst akkurate Fahrphysik aus: Unterschiedliche Modelle fahren sich auch deutlich verschieden – und zwar (das ist beileibe nicht selbstverständlich) wirklich entsprechend der technischen Original-Daten.

Schnellstart ins Rennen

Den schnellsten Rennstart in die Welt von *Gran Turismo 2* erleben Sie mit dem Arcade-Modus im Einzelrennen oder Zweispieler-Kampf. Entscheiden Sie sich für das Einzelrennen, müssen Sie noch zwischen den Rubriken Straßenrennen (die in drei Wagenklassen unterteilt sind), den neuen Rallye-Rennen (im Spiel gibt es sechs Schotter-Tracks) und der klassischen Zeitprobe (dem bekannten Time-Trial) wählen. In Wagenklasse 1 der Straßenrennen sind die Sportwagen erfasst (z. B. Mitsubishi Lancer Evolution), in der zweiten die Hochleistungswagen (Mercedes Benz CLK 320 Sports etc.) und in der dritten die Stadtwagen (mit Nostalgie-Flitzern wie dem Mini Cooper). Fahren Sie hingegen ein Rallye-Rennen, treten Sie nicht wie sonst gegen fünf Gegner, sondern gegen die Uhr an. Mit Asphalt-Schleudern wie dem Toyota Corolla oder dem Lancia Delta werden Sie hier auf Schotterpisten losgelassen, was ganz neue Anforderungen an Ihr Fahrgefühl stellt.



■ FAHRERS TRAUM Satte 594 Wagen im Fuhrpark von Gran Turismo 2 lassen dem Motorsport-Fan kaum Wünsche offen.



SAUBER Auch beim Splitscreen-Match von zwei menschlichen Gegnern bleibt die Grafikdarstellung über das ganze Rennen schön flüssig.

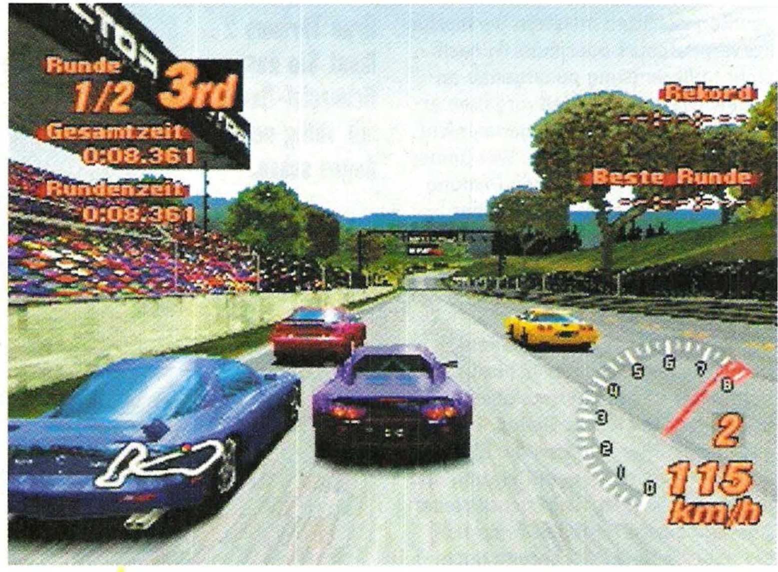
Anfangs lernen Sie daher vermutlich ausgiebig die Pistenränder kennen. Haben Sie sich jedoch erst an das etwas andere Lenkverhalten gewöhnt, bringen gerade die neuen Rallye-Rennen eine Menge Zusatzspaß. Die dritte Spielart der Einzelrennen, die Zeitprobe, bedarf wohl keiner weiteren Erklärung. Im Doppelspieler-Modus per Splitscreen suchen Sie übrigens vergeblich nach zusätzlichen CPU-Gegnern. Nur Sie und Ihr Widersacher sind hier auf der Piste, aber dafür läuft die Grafik auch herrlich flüssig und kommt ohne größeren Detailverlust aus. In puncto Spielspaß sind Siege gegen menschliche Konkurrenz ohnehin unübertroffen.

Die sechs neuen Rallye-Strecken fordern selbst Gran-Turismo-Vetreranen.

Gran-Turismo-Modus

Echte Herausforderungen bietet Ihnen das Spiel dann im namensgebenden Gran-Turismo-Modus. Dort warten vier verschiedene Rennserien auf Sie, die jeweils in weitere Unterwettbewerbe aufgeteilt sind. So bestreiten Sie beispielsweise in der „GT"-Serie neben nationalen Rennen auch Weltmeisterschaften oder bewältigen bei den „Ausdauer"-Rennen sowohl Distanzfahrten als auch Zeitrennen. So weit, so gut – nur dass Sie nicht sofort überall teilnehmen können: Erstens sind die meisten Wettbewerbe zum Beispiel mit technischen Vorschriften belegt. Und

FÜHRERSCHEIN Gran Turismo 2 bietet 60 Lizenzprüfungen. Eine Autovorschau der jeweiligen Übung hilft weiter.



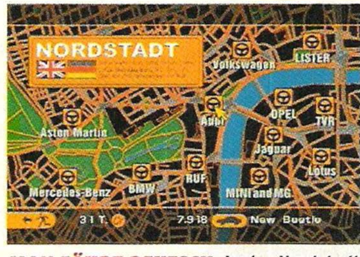
KLUGE GEGNER Die harten Pistenkämpfe bei GT 2 zählen zu den spannendsten der Videospiel-Geschichte. Hochgeschwindigkeits-Überholmanöver fordern dank realistischer Lenkung.

zweitens bekommen Sie ohne den jeweils richtigen Führerschein keine Starterlaubnis. Das erste Problem lösen Sie, indem Sie nach und nach die 33 Fahrzeughersteller aufsuchen und dort Wagen mit der verlangten Technik kaufen. Für die erforderlichen Führerscheine (insgesamt gibt es sechs) müssen Sie jedoch deutlich mehr Arbeit auf sich nehmen. 60 Lizenzprüfungen wollen bewältigt sein, um Sie in den Besitz der ersehnten Papiere zu bringen: Mit immer schnelleren und schwerer zu kontrollieren-

Wagen-Shopping

Je nach Stadtbezirk können Sie mit ihren Rennprämien in Gran Turismo 2 die verschiedensten Neuwagen bei internationalen Fahrzeugherstellern kaufen.

Die 33 Autofabrikanten von *Gran Turismo 2* buhlen an vier verschiedenen Orten um Kunden. Mit Ihren zu Spielbeginn verfügbaren, läppischen 10.000 Credits können Sie sich vorerst jedoch nur einen schnöden Gebrauchtwagen aus Fernost leisten. Der Honda CR-X ist hier eine gute Anfangswahl. Bei Mercedes, BMW, Opel etc. können Sie übrigens nicht nur Geld verpulvern, dort melden Sie sich auch für spezielle Events an, bei denen Sie auf einer per Zufallsgenerator ausgewählten Strecke Rennen bestreiten. Für Siege oder gute Platzierungen gibt es dabei nicht nur Geldprämien. Wie bei einigen anderen Rennserien auch, werden gute Leistungen gelegentlich mit einem Bonuswagen belohnt.



MAN FÄHRT DEUTSCH In der Nordstadt gibt es einige deutsche Wagenhersteller.



ALLER ANFANG Zu Beginn reicht Ihr Geld nur für einen gebrauchten Japaner.



AMERICAN DREAM Aufgemotzte Ami-Schlitten kauft man in der Südstadt.



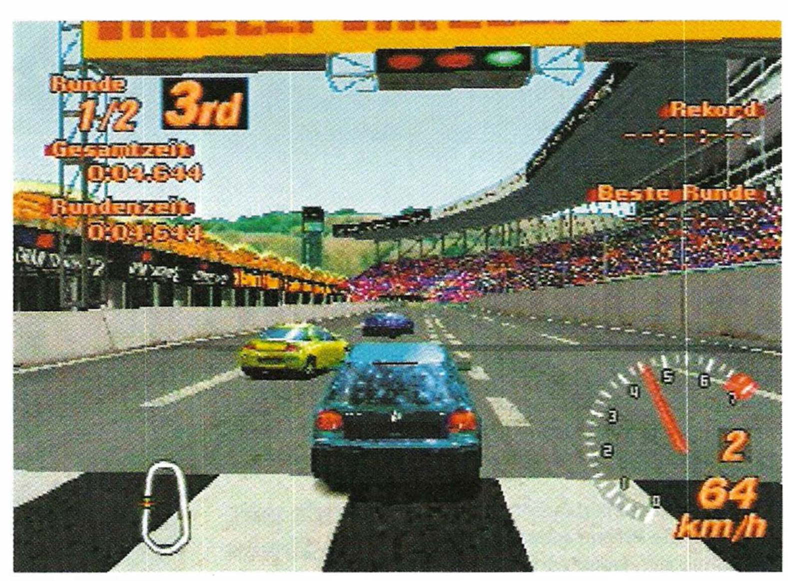
GO WEST Sieben Hersteller aus Frankreich und Italien liegen in der Weststadt.

den Rennschlitten meistern Sie hierfür Kurven-Parcours oder müssen nach einer Vollbremsung punktgenau anhalten. Die knappen Zeitvorgaben erleichtern Ihnen diese Aufgaben nicht gerade. Doch keine Sorge: Wer immer wieder an einer bestimmen Prüfung scheitert, kann sich anhand einer selbstlaufenden Präsentation vormachen lassen, wie es richtig geht.

Gran Turismo 2 lässt Sie das Rennspiel-Genre mit völlig neuen Augen sehen.

Pisten und Wagen

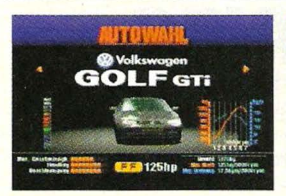
Gran Turismo 2 bietet Ihnen 28 Rennstrecken, darunter acht aus dem Vorgänger und die bereits oben erwähnten sechs Rallye-Pisten. Durch geschickte Siege werden die Kurse außerdem auch in Gegenrichtung und nachts zugänglich. Angesichts dieser Auswahl dürfte für jeden Anspruch die richtige Herausforderung dabei sein, denn sowohl der Schwierigkeitsgrad der Strecken als auch die Fahrphysik der einzelnen Wagentypen sind sehr differenziert ausgefallen. Auch an edlem (und teurem) Autozubehör für mehr Rennleistung mangelt es nicht. Mit den Prämien, die Sie für Rennsiege oder Platzierungen einsacken, rüsten Sie Ihren Boliden beispielsweise mit Schalldämpfern, neuen Motoren oder Karosserieteilen auf.



SPIEGELUNGEN Schwächen bei der Streckendarstellung werden durch beste Spiegeleffekte auf den Wagen kompensiert. Die grandiosen Lichtreflexe wirken dabei fast echter als echt.

Was ist neu?

Gran Turismo 2 hält als Bonbon einen wunderschönen, neuen Rallye-Modus für Off-Road-Cracks bereit.





DEUTSCHE POWER Unter den 594 Wagen im Fuhrpark von GT 2 befinden sich nun auch endlich einige deutsche Fabrikate.

Insgesamt präsentiert sich *Gran Turismo 2* eng an den genialen Vorgänger angelehnt, bietet aber zudem einige sinnvolle Neuerungen. Vor allem der anspruchsvolle Rallye-Modus überzeugt. Ebenfalls positiv wirkt die Aussicht, dass diesmal zahlreiche europäische Hersteller (darunter auch viele deutsche) ihre Fabrikate anbieten. Um die gigantische Anzahl an Strecken, Lizenzprüfungen und vor allem Wagen unterzubringen, wird *Gran Turismo 2* zudem auf 2 CDs ausgeliefert (während für den Vorgänger noch ein Datenträger reichte). Auf CD 1 ist dabei der Arcade-Modus versteckt, Scheibe Nummer 2 enthält den Gran-Turismo-Modus.

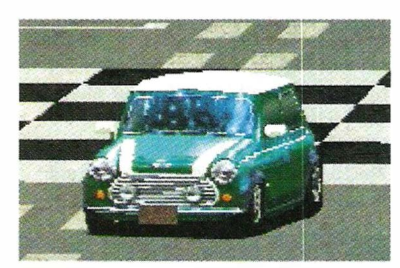


RALLYE Die sechs neuen Rallye-Kurse bieten selbst bewährten Gran-Turismo-Kennern ein völlig neues Spielgefühl.

Plus und Minus

Eine der beachtlichsten Leistungen des ersten *Gran Turismo* war die realistische Steuerung jedes einzelnen Wagens. Diesem Qualitätsstandard ist Polyphony Digital auch beim Nachfolger treu geblieben, denn die Wagenphysik ist so brillant wie eh und je: Ob Sie nun am liebsten mit dem digitalen Steuerkreuz, per Analog-Stick oder über Peripherie-Lenkräder Ihren Wagen führen, an Präzision ist die Steuerung nicht zu überbieten. Auch das individuelle Fahrverhalten der Wagen kommt in *GT 2* wieder bestens zur Geltung: Ein PS-Monster wie die Dodge Viper lässt sich natürlich wesentlich schwerer in der Spur halten als ein Mini Cooper oder VW Beetle. Optimal umgesetzt wurden übrigens auch Ihre Computer-Gegner. Die fünf KI-Konkurrenten stellen sich nämlich auf Ihr Rennverhalten ein. Fahren Sie wie ein Weltmeister, dann liefern ihnen die virtuellen Jungs einen knallharten Kampf. Sind Sie eher vorsichtig und unsicher, drehen auch Ihre Gegner nicht voll auf, so dass Sie dennoch eine reelle Siegchance haben. Leider können die grafischen Neuerungen mit dem Gameplay nicht ganz Schritt halten: Zwar sind die Boliden mit ihren genialen Spiegelungen erneut bestens gelungen und auch die Replays wirken so faszinierend wie eh und je, aber ein paar Schwächen sind gleichfalls deutlich sichtbar: Hintergründe sind oft grobpixelig, und sogar kleinere Pop-Ups kommen vor. Die Akustik sorgt dann wieder für Begeisterung. Neben authentischen Motorengeräuschen darf man einen famosen Soundtrack mit Titeln bekannter Acts genießen. Sollten Sie also ein wirklich brauchbares Konsolen-Rennspiel suchen, dann kaufen Sie am Besten gleich die Genre-Referenz *Gran Turismo 2*.

Matthias Glaser



REPLAY In den dynamischen Replays erleben Sie auch Nostalgie-Flitzer in Aktion.



GRAN TURISMO 2 — PS

Die Rennspiel-Referenz bietet 28 Strecken, 594 Wagen, 60 Lizenzprüfungen und beste Fahrphysik mit kleineren Grafik-Schwächen.

Wertung	
Grafik	89%
Sound	90%
Steuerung	97%
Mehrspieler	88%

SPEICHERART
✔ Memory Card

STEUERUNG
✔ Analog
✘ Digital

SONSTIGES
✘ Multi Tap

HERSTELLER	SCEE
ENTWICKLER	Polyphony Digital
SCHWIERIGKEITSGRAD	Variabel
SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL	Deutsch
MEHRSPIELER	1-2 Spieler

SPIELSPASSWERTUNG
95%

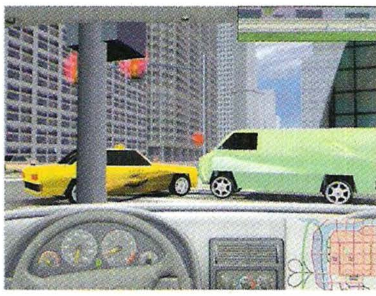
Chaos in Chicago

Ein Rennspiel ohne Rennstrecke: Midtown Madness bietet statt dessen spannende Orientierungsfahrten.

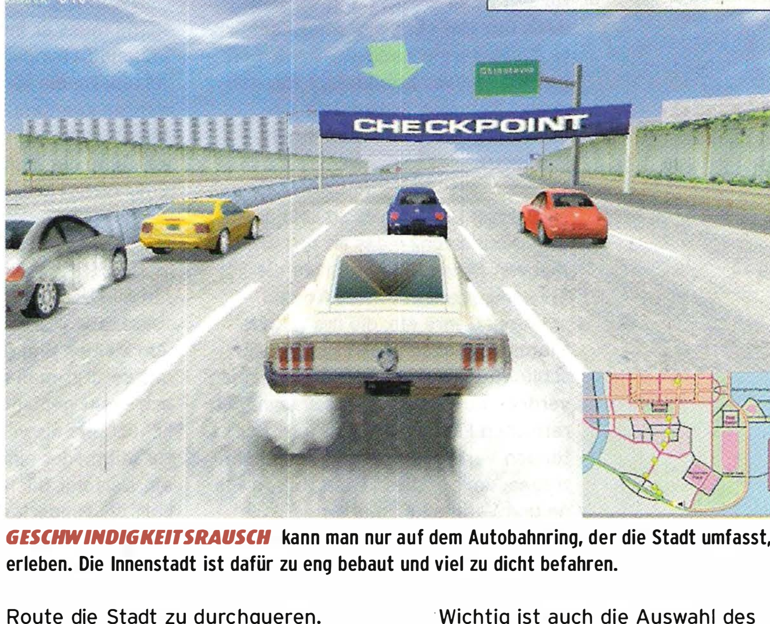
FAKTEN | ENTWICKLER **Angel Studios** | ANBIETER **Microsoft** | PREIS **Ca. DM 90,-** | ERSCHEINUNGSTERMIN **Juli 1999** | USK **Ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- 4 Spielmodi
- 10 Autos
- Gute Force-Feed-back-Effekte
- Tolles Fahrmodell



DUMM WIE STROH **verhalten sich die Verkehrsteilnehmer in Panik.**



GESCHWINDIGKEITSRAUSCH **kann man nur auf dem Autobahnring, der die Stadt umfasst, erleben. Die Innenstadt ist dafür zu eng bebaut und viel zu dicht befahren.**

Wie spannend Verfolgungsjagden durch Chicago sind, haben uns die Blues Brothers gezeigt. *Midtown Madness* liefert rasante Rennaction durch die US-Metropole mit hinderlichen Passanten und allerhand genervtem und nervendem Berufsverkehr. Zum großen Überflieger reicht's aber trotzdem nicht.

Statt dem Spieler eine Hand voll fantasievoll gestalteter Strecken zu bieten, stellt *Midtown Madness* eine ganze Stadt zur Verfügung: Chicago – für das Programm zwar etwas geschrumpft, wer aber schon mal in dieser Stadt war, wird sie sofort wieder erkennen. Alle charakteristischen Gebäude und Stadtviertel wurden nachgebildet, selbst einzelne Kunstwerke und Denkmäler finden sich wieder. Vier Spielmodi stehen zur Wahl: zum einen die Expedition, mit der man ohne Einschränkung eine Stadtrundfahrt unternehmen kann, um sich die Straßen einzuprägen. Die drei anderen Modi stellen verschiedene Rennformen dar: Das Rundenrennen findet ohne Berufsverkehr und andere Schaulustige statt, im Modus „Blitz" hat der Wagen auf einer bestimmten Route die Stadt zu durchqueren. Die Schwierigkeit dabei stellt der Straßenverkehr dar: Die zahlreichen PKW wechseln munter die Fahrspur, vertrauen auf die Ampelsignale und reagieren nicht mal auf hupende Spieler. Wenn man auch nur einen einzigen Fahrer falsch einschätzt oder dessen Blinkzeichen übersieht, ist es meist nicht mehr möglich, das Zeitlimit einzuhalten. Das Herzstück ist das Checkpoint-Rennen, in dem Sie möglichst schnell sämtliche Kontrollpunkte in beliebiger Reihenfolge abfahren müssen. Zwölf solcher Rennen stehen bereit, etwa auf der Autobahn, in der Innenstadt, in Einkaufspassagen oder am Ufer. Neben den üblichen Anforderungen an das Fahr- und Orientierungsvermögen ist eine gehörige Portion Planung vonnöten. Soll man den Vorschlägen des Computers vertrauen? Gibt es womöglich Abkürzungen?

Alle charakteristischen Gebäude und Stadtviertel wurden nachgebildet, selbst einzelne Kunstwerke und Denkmäler finden sich wieder.

Wichtig ist auch die Auswahl des Fahrzeugs. Im Stadtverkehr ist ein Beetle wendiger, auch wenn er deutlich langsamer ist als der Panoz Roadster. Dieser bietet sich eher für Autobahnfahrten an, während Fords Pick-Up F-350 jedes Hindernis in Tunnels und Staus zur Seite räumt. Ein gutes Schadensmodell sorgt dafür, dass Zusammenstöße das richtige Fahrzeugteil ramponieren. Wer zu schnell auf die Bordsteinkante fährt, dem platzt der Reifen. Große Karambolagen sorgen für einen Motorschaden oder ein Auseinanderbrechen des Fahrgestells.

Das Fahrgefühl ist gelungen. Das sonstige Geschehen wirkt aber lieb- und leblos: Chicago verlangt geradezu nach Bandenkriegen, Kurierdiensten, Verfolgungsjagden und Ähnlichem – *Grand Theft Auto* macht vor, wie man ein Rennspiel mit Leben füllen kann.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner

WEICHE FAHRWERKE **stecken in den amerikanischen Limousinen, weshalb sie gezielt für derartige Stunts missbraucht werden können.**

MIDTOWN MADNESS — PC

Spontan sorgt *MM* für eine Mordsgaudi, vor allem im Mehrspielermodus. Doch auf Dauer flaut die optisch solide Stauschau ab.

BENÖTIGT
Pentium 200
16 MB RAM
4xCD-ROM
173 MB HD

EMPFOHLEN
Pentium II 350
64 MB RAM
4xCD-ROM
177 MB HD

GRAFIK
✔ Software
✘ 3dfx/Glide
✔ Direct 3D
✘ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✘ EAX (SBLive!)
✘ Aureal 3D
✘ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 — Netzwerk 8 — Internet 8
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✔ Force Feedback

SCHWIERIGKEIT
Mittel

Grafik	81%
Sound	74%
Steuerung	89%
Mehrspieler	86%

SPIELSPASSWERTUNG

83 %

Mehr als Runden drehen

Wer Rennspiele wegen der Hast um schnelle Zeiten und erste Plätze langweilig findet, sollte Driver probieren.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Reflections** ■ VERTRIEB **Infogrames** ■ PREIS **Ca. DM 100,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Juni 1999** ■ USK **Ab 6 Jahren**

AUF EINEN BLICK
- 40 Undercover-Missionen
- 6 Driving-Games
- 3 Schwierigkeitsstufen
- Zahlreiche Zwischensequenzen!

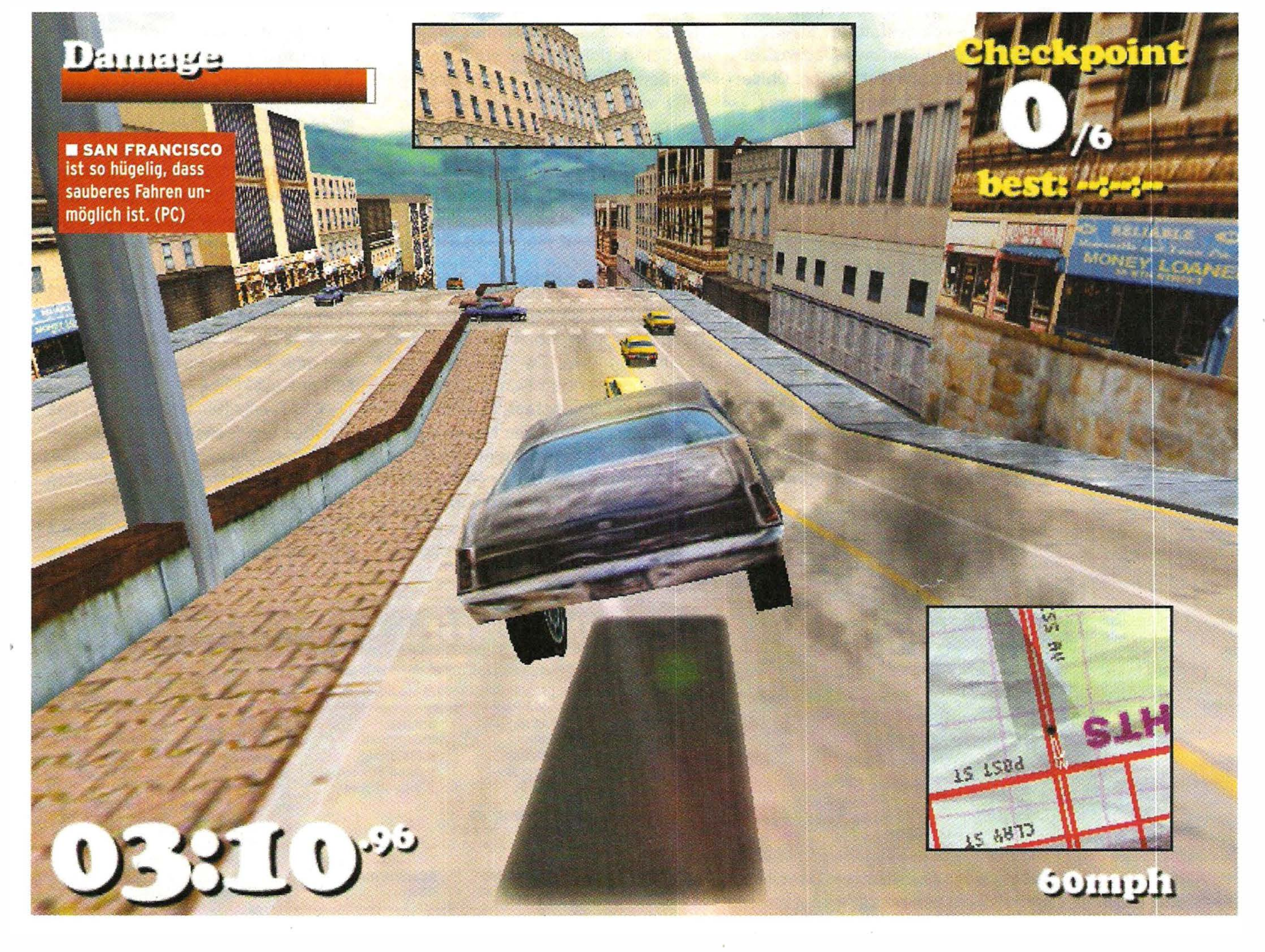
Wenn die große Zeitung mit noch größeren Überschriften monatelang für ein Spiel wirbt, kann es sich doch nur um eine besonders schlichte Bleifußorgie handeln. Doch weit gefehlt! *Driver* kombiniert Rennen gegen Zeit und Polizei mit Geschwindigkeitstests plus einer Hintergrundgeschichte.

Besser und anders zu sein als die Konkurrenz – das ist das erklärte Ziel von *Driver*. Dazu führten die Spieldesigner ein echtes Novum in dieses Genre ein: die interaktive Hintergrundgeschichte. Der Spieler schlüpft in die Rolle von Tanner, einem verdeckten Ermittler. Er soll seine fahrerischen Fähigkeiten den meistbietenden Verbrecherorganisationen antragen, um auf diese Weise deren Pläne und Verstecke zu erkunden. Ein V-Mann knüpft die ersten Verbindungen zwischen Tanner und der Unterwelt, aber niemand möchte die Katze im Sack kaufen. Also demonstriert er sein Können. In einer Tiefgarage in Miami muss er innerhalb von nur sechzig Sekunden sämtliche Tricks vorführen, die für seinen Job wichtig werden könnten: Slalom um Betonsäulen, enge Kurvenfahrten unter Verwendung der Handbremse, eine 360-Grad-Wende und etliches mehr.

In geheimer Mission

Nach der Aufnahmeprüfung treffen die ersten Aufträge auf dem Anrufbeantworter ein: Als Chauffeur von kleinen und größeren Gangstern unterstützt man das Gesindel bei zeitlich exakt geplanten Banküberfällen, schüchtert als vermeintlicher Taxifahrer Mitglieder einer Konkurrenzbande ein, verfolgt flüchtige Verräter, demoliert die Niederlassungen einer Restaurantkette oder bringt den König der Unterwelt zum Flughafen. Meist muss man sich für einen von mehreren Aufträgen entscheiden, daher kann man in einer einzelnen Kampagne niemals alle der rund 50 Missionen fahren. Die Einsätze sind meist in mehrere Teile gegliedert, die unterschiedliche Anforderungen an den Fahrer stellen. So muss er beispielsweise innerhalb von 90 Sekunden vor einer weit entfernten Bank parken. Kommt er zu spät, ist der Einsatz gescheitert, kommt er hingegen zu früh, wird die Polizei auf ihn aufmerksam und der nächste Teil der Mission (die Flucht) wird entsprechend schwieriger.

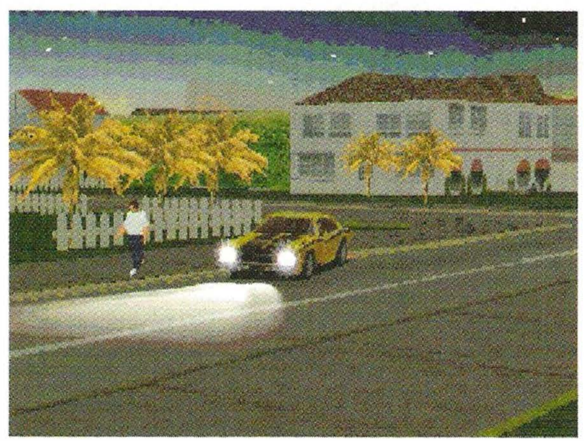
Zusätzlich zum eigentlichen Inhalt des Auftrags muss man auf die Verkehrsregeln achten, denn die Gesetzeshüter verstehen in *Driver* keinen Spaß. Eine bei Rot überfahrene Ampel, eine überschrittene Tempobegrenzung oder auch nur eine deutlich zu schnell genommene Kurve macht die Polizei auf den Verkehrsrowdy aufmerksam.



■ **SAN FRANCISCO** ist so hügelig, dass sauberes Fahren unmöglich ist. (PC)



GENAUES TIMING ist vonnöten, wenn Fahrgäste sekundengenau abgeholt und zum Boss gebracht werden müssen. (PC)

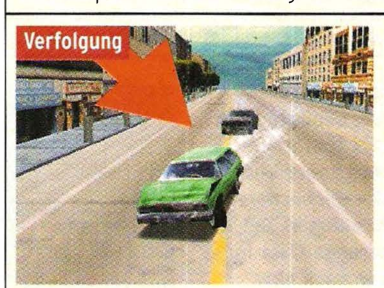


FUSSGÄNGER leben gefährlich, besonders nachts. Driver ist aber nicht unnötig brutal: Überfahren kann man die Passanten nicht. (PSX)

Driving Games

Der Abwechslungsreichtum von Driver entsteht durch miteinander kombinierte Spielideen. Die wichtigsten sehen Sie hier in der Übersicht.

Verfolgung



Bei Verfolgungsrennen muss man innerhalb einer vorgegebenen Zeit den Gegner bewegungsunfähig machen.

Flucht



Die Flucht ist auch das Herzstück der Missionen: möglichst schnell aus dem Sichtbereich der Polizei gelangen.

Checkpoint



Dies ist die klassische Städterallye. Möglichst schnell müssen alle Checkpoints abgefahren werden.

Blutbad



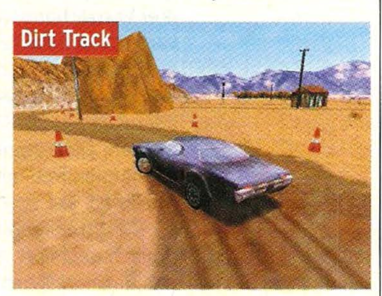
Möglichst viel Schaden anzurichten, ist die einfache Aufgabe des Spielers. Jeder einzelne Blechschaden bringt Punkte.

Überleben



Eine ganze Horde von Polizeifahrzeugen ist hinter dem Spieler her. Ihre Aufgabe ist es, möglichst lange zu überleben.

Dirt Track



Die einzigen Rundkurse des Spiels finden sich im Dirt Track. Die engen Pisten müssen fehlerfrei durchfahren werden.

Die Polizisten heften sich dem Spieler sofort an die Fersen und versuchen, ihn mit ihren hochgerüsteten Wagen zu rammen. Im Gegensatz zu fast allen vergleichbaren Rennspielen zeigen die CPU-Fahrer dabei ein erstaunliches Können: Sie schlängeln sich durch dichten Gegenverkehr, nehmen mit Höchstgeschwindigkeit engste Kurven und lassen sich vom Spieler kaum verwirren.

Im Gegensatz zu fast allen vergleichbaren Rennspielen zeigen die CPU-Fahrer ein erstaunliches Können.

Fahrkünste auf Video

Das Herzstück von *Driver* ist die interaktive Hintergrundgeschichte. Die so genannten Driving Games ziehen demgegenüber mehr Register. In insgesamt sieben Geschicklichkeitsspielen geht es darum, exakt einer Linie aus Plastikhütchen zu folgen, möglichst großen Schaden an anderen Fahrzeugen zu erzeugen oder tunlichst lange der Polizei zu entkommen. Die Driving Games eignen sich bestens, ein Gefühl für die schweren Wagen zu entwickeln und seine fahrerischen Fähigkeiten auszubauen – oder mit diesen Fähigkeiten zu prahlen: Das Programm stellt eine Videofunktion bereit, mit der sich die letzte Fahrt zu einem kleinen Film schneiden lässt.

Die Atmosphäre ist jederzeit stimmig. Grund dafür ist neben dem Storymodus auch der verwendete Grafikstil. Die zahlreichen Videosequenzen basieren auf der Spielengine, wodurch ein möglicherweise störender Stilbruch vermieden wird. Die Grafik selbst wirkt ebenfalls wie aus einem Guss, da die Fahrzeuge des Spielers, der Polizisten und der unbeteiligten Zivilisten alle gleichermaßen detailliert dargestellt und mit denselben Effekten versehen wurden. Die Fahrzeugtypen wiederum wurden ebenso wie die Musik passend zu der jeweiligen Stadt ausgewählt. Dennoch bleibt Raum für Verbesserungen: So scheinen alle Fahrzeuge den gleichen blubbernden Acht-Zylinder-Motor zu besitzen und die Städte wirken selbst für amerikanische Verhältnisse zu eckig.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



DRIVER — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	1	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

Spieler 1

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
P 200	PIII-450MHz	DirectX	Ja
32MB RAM	64MB RAM	3dfx Glide	Ja
190 MB HD	460 MB HD	Software	Nein
Force Feedback ... Ja		Spielstände	Ja

Driver sprüht nur so vor Spielideen. Noch nie kam ein Spiel den aufregenden Hetzjagden in Film und Fernsehen so nah.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	95%	90%
Sound	70%	85%
Steuerung	85%	85%
Mehrspieler	–%	–%
WERTUNG	90%	90%

Zäh fließender Verkehr

Ein Spiel macht rasend: Trotz etlicher Vorzüge bringt der Autobahn Raser den Spieler zum Verzweifeln.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Davilex** ■ ANBIETER **Koch Media** ■ PREIS **Ca. DM 70,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Oktober 1999** ■ USK **Ab 6 Jahren**

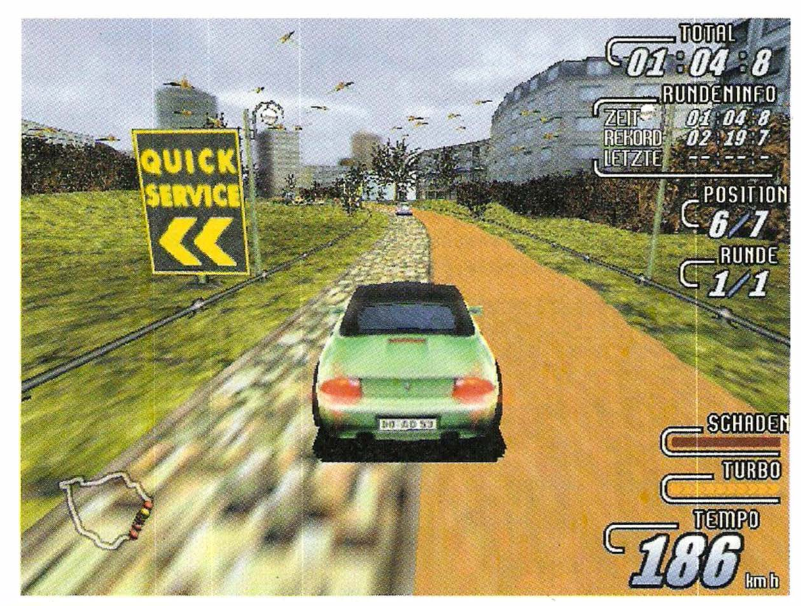
AUF EINEN BLICK
- 3 Autobahnstrecken
- 6 Stadtrundkurse
- 3 Fahrzeugklassen
- 3 Ligen
- 13 Fahrzeuge
- 6 KI-Gegner

„Wo Autobahn draufsteht, steckt auch Autobahn drin", genügte über 200.000 Spielern als Kaufargument. Bereits der Vorgänger entpuppte sich unverständlicherweise als wahrer Verkaufsschlager. Teil 2 zeigt zwar Verbesserungen, ist im Prinzip jedoch immer noch eine Mogelpackung – aber trotz allem erfolgreich.

Eigentlich trägt *Autobahn Raser 2* seinen Namen zu Unrecht. Von den insgesamt neun Rennstrecken führen gerade einmal drei über eine Autobahn, die übrigen Strecken winden sich durch deutsche und österreichische Großstädte. Der Start erfolgt in Dortmund, wo die Fahrt erschwert wird durch Dunkelheit, enge Kurven, Straßenbahnen – und durch die Polizei. Sobald man sie mit überhöhtem Tempo passiert hat, nimmt ein Polizeiwagen die Verfolgung auf und versucht, den Spieler zu stoppen. Nach drei Verwarnungen ist das Rennen vorbei. Auch Fahrzeugschäden können zum vorzeitigen Ende führen: Jeder Kontakt mit Häusern, Leitplanken oder Fahrzeugen führt zu Beschädigungen, spätestens nach dem zehnten Zusammenprall mit einem derartigen Objekt ist das Fahrzeug schrottreif.

Die Streckenführung wurde genretypisch gestaltet. Mit langen Geraden und harmonischen Kurven lädt das Spiel zu hohen Geschwindigkeiten ein, nur selten stört eine Spitzkehre den Fluss. Weite Plätze und breite Straßen werden dargestellt und könnten auch befahren werden, allerdings wurde von dieser Möglichkeit nur selten Gebrauch gemacht. Unsichtbare Wände begrenzen die Freiheit des Spielers allerorten: Seitenstraßen sind generell unzugänglich und selbst auf leeren Flächen stehen manchmal unzerstörbare „Glaswände" herum. Ein weiteres Ärgernis sind die sichtbaren Hindernisse, die eigentlich keine sind. Die Kollision mit Straßenlaternen, Parkbänken und anderem Mobiliar sorgt nicht dafür, dass die Fahrt unterbrochen wird oder der Wagen gar Schaden nimmt. Nur einige wenige Laternen interpretiert das Programm fatalerweise als Hindernis.

Die Hintergrundmusik könnte direkt einem billigen Erotikfilm entnommen sein.



TOLLER SERVICE **An den abenteuerlichsten Stellen haben die Designer Servicestationen platziert, die jeden Wagen in Sekundenbruchteilen reparieren. *(PC)***

Mittelmäßige Technik

Das von Schaden unbeeinflusste Fahrzeugverhalten ist selbst für ein Spiel ohne jegliche Simulations-Ambitionen zu schlicht ausgefallen. Ein Porsche bricht in Kurven genauso wenig aus wie ein Trabant, man verliert nie die Bodenhaftung und bei einem Sprung über eine Treppe kann man über die Lenkung die Flugrichtung bestimmen. Technisch macht *Autobahn Raser 2* einen zwiespältigen Eindruck: Einerseits verwendet die Grafikengine schöne Texturen und ist extrem schnell, andererseits sind die Landschaften sehr eckig und leblos. Die Soundausgabe ist hingegen durchweg peinlich: Die für jede Strecke unterschiedliche Hintergrundmusik könnte direkt einem billigen Softporno entnommen sein und sogar die Motorengeräusche aller 13 Autos klingen allesamt identisch und kraftlos.

Harald Wagner



GEISTERSTÄDTE **Parkanlagen wie der Englische Garten sind völlig menschenleer.**



BEKANNTE WAHRZEICHEN **finden sich in allen Städten – von der Reeperbahn bis hin zum Dortmunder Hauptbahnhof. *(PSX)***



AUTOBAHN RASER 2 — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	1	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler: 1

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium166	Pentium266	Direct3D	Ja
16 MB RAM	32 MB RAM	3dfx Glide	Nein
80 MB HD	275 MB HD	Software	Ja
Force Feedback: Nein		Spielstände	Ja

Ein Spaß-Renner, der viele Wiedererkennungseffekte bereithält, auf Realismus aber wenig Wert legt.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	60%	60%
Sound	15%	15%
Steuerung	55%	55%
Mehrspieler	–%	–%
WERTUNG	**64%**	**70%**

Kurzweiliger Fremdgänger

Nach einem letzten Tuning und einigen Feinkorrekturen heißt es nun „Start frei" für das beste N64-Rennspiel.

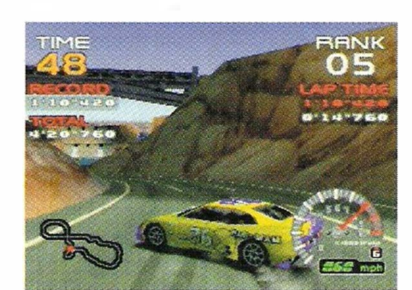
FAKTEN ENTWICKLER Mass Media | VERTRIEB Nintendo | PREIS ca. DM 120,- | ERSCHEINUNGSTERMIN April 2000 | USK ohne Altersbeschränkung

AUF EINEN BLICK
- 32 Fahrzeuge
- 3 Spielbarkeiten
- 4-Spieler-Splitscreenmodus

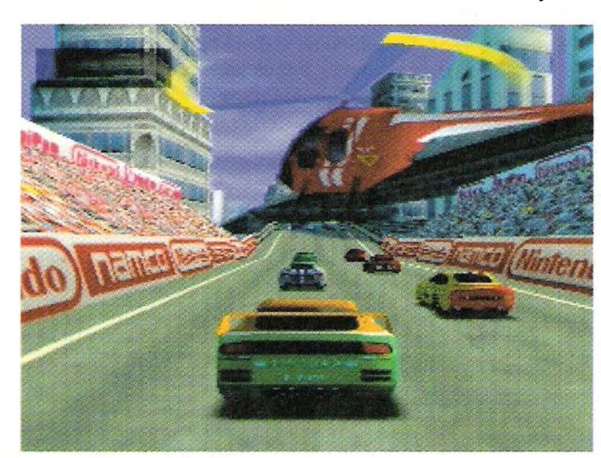
Seit Spielergedenken diskutiert man darüber, welche Konsole die beste sei – natürlich ist es immer die eigene. In Argumentationsnot kommen jedoch Rennfans mit N64, wenn sie sehen, dass ausgerechnet die Konvertierung eines PlayStation-Hits das beste Rennspiel für ihre liebste Zockerkiste ist.

Die Grafik-Engine ist auch ohne Expansion Pak unglaublich rasant und bietet neben enormen Sichtweiten noch eine ganze Palette weiterer optischer Finessen.

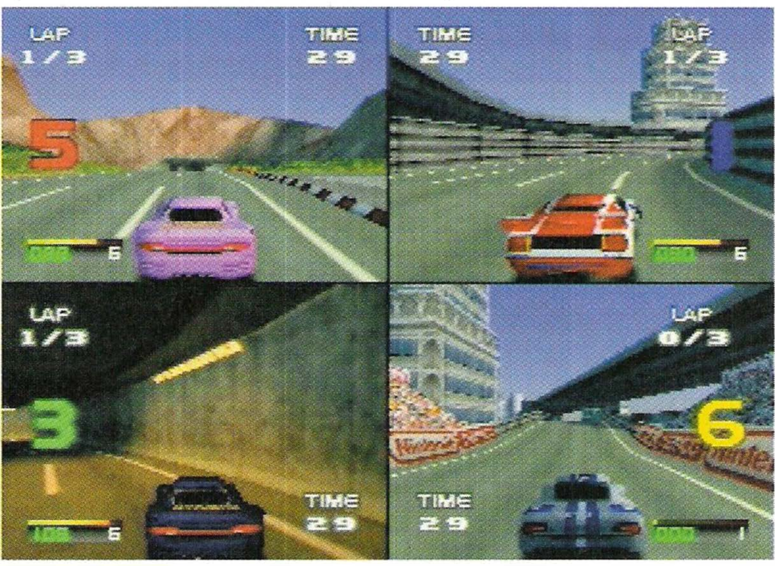
Auf der PlayStation war das Original-*Ridge Racer* das erste Rennspiel überhaupt. Auf dem N64 gibt es deren mittlerweile viele, aber keines ist so gut wie die Nintendo-Version des Namco-Klassikers. Die Grafik-Engine ist auch ohne Einsatz des Expansion Paks unglaublich rasant und bietet neben enormen Sichtweiten noch eine ganze Palette optischer Spielereien wie Scheinwerfereffekte, Gummiabrieb oder große Videowände auf der Strecke. Oft ertappt man sich selbst dabei, auf das eigentlich unwichtige Randgeschehen zu achten statt auf das Rennen. Die Geschwindigkeit leidet jedoch keineswegs unter den vielen Details. Selbst im Mehrspielermodus mit bis zu vier Spielern geht die Framerate nur unmerklich zurück, das Spiel ist auch dort enorm schnell.



DRIFTEN Schleudern, bis der Notarzt kommt – das ist der Schlüssel zum Sieg.



HELIKOPTER Direkt über den Fahrern kreist immer wieder dieser Hubschrauber. Eine weitere kleine, aber gelungene Optik-Spielerei.



FLOTTER VIERER Die Pistenkämpfe für bis zu vier menschliche Gegner per Splitscreen verlangsamen das Renngeschehen und den Grafik-Aufbau nur unwesentlich.

Flexibles Fahrverhalten

Doch gute Grafik allein macht aus einem Titel noch keinen Hit. Das Fahrgefühl muss auch stimmen. Hier bietet *Ridge Racer 64* gleich drei Modi. Da der Drift in den Kurven das charakteristische Merkmal dieses Racers darstellt, hat man dieses auch sorgfältig integriert. So können Sie wählen zwischen dem Fahrverhalten des Originals, der Physik des Nachfolgers *Ridge Racer Revolution* oder einem N64-eigenen Drifting. Fast drei Dutzend Wagen warten darauf, von Ihnen auf die diversen Strecken entführt zu werden.

32 Autos auf einmal – eine ganze Menge. Aber ganz ohne Mühe geht's auch nicht. Anfangs stehen nur einige wenige Exemplare zur Wahl. Die meisten der Flitzer müssen durch gute Leistungen erfahren werden. Die Spielbarkeit ist ganz klar auf Action getrimmt: Ob nun 360-Grad-Drehungen mit qualmenden Reifen, spektakuläre Zusammenstöße oder Rasanz – das Spiel ist schnell und gut. Nach jedem Rennen werden Wiederholungen mit wunderschönen Scheinwerfereffekten abgespielt.

Space Invaders

Unmengen von Lichteffekten und grafischen Spielereien – man beachte zum Beispiel die Videowand, auf der *Space Invaders* läuft – belegen die Sorgfalt, mit der die Entwickler bei diesem Titel zu Werke gegangen sind. Auch die Musikuntermalung ist durchweg gelungen und bietet zum Renngeschehen passenden Technosound, der allerdings nach einer Weile etwas nervt. Aber das ist wohl Geschmackssache, und über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Über die Hitqualitäten von *Ridge Racer 64* aber auf keinen Fall.

Nico Winkelhaus

RIDGE RACER 64 — N64

Mit Rasanz, Detailliebe und ohne nennenswerte Schwächen behauptet *Ridge Racer 64* einen Stammplatz in jeder N64-Spielesammlung.

SPEICHERART	✓ Normal
STEUERUNG	✓ Analog, Digital
SONSTIGES	✓ Expansion Pak
HERSTELLER	Nintendo
ENTWICKLER	Mass Media
SCHWIERIGKEITSGRAD	Mittel
SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL	Englisch
MEHRSPIELER	1-4 Spieler

Grafik	89%
Sound	84%
Steuerung	88%
Mehrspieler	91%

SPIELSPASSWERTUNG 90%

Über Stock und Stein

Schon ein gutes Jahr alt und noch immer Referenz: V-Rally 2 zeigt der Konkurrenz den Heckspoiler.

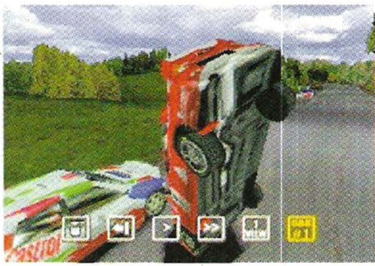
FAKTEN ■ ENTWICKLER **Eden Studios** ■ ANBIETER **Infogrames** ■ PREIS **Ca. DM 100,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Juni 1999** ■ USK **Ab 6 Jahren**

AUF EINEN BLICK

- 35 Wagen
- 12 Länder
- 90 Strecken
- leistungsstarker Streckeneditor



STETS FLÜSSIG Selbst in Szenen wie dieser, wo sich zahlreiche Wagen und Randobjekte gleichzeitig auf dem Bildschirm tummeln, bleibt die Darstellung flüssig.



REALISTISCHE GEGNER Auch die Computerfahrer machen gelegentlich Fahrfehler.

Mit dem ersten *V-Rally* widmeten sich die französischen Entwickler dem Genre der Racing-Games und ernteten von der Fachpresse hohe Wertungen, aber Kritik von einigen Spielern wegen des hohen Schwierigkeitsgrads und des schlichten Fahrverhaltens. Teil 2 dürfte auch alle Kritiker restlos überzeugen.

Bereits nach den ersten Runden erliegt man dem Temporausch und der feinfühligen Steuerung.

Der Fuhrpark umfasst satte 28 Boliden, darunter auch Kit-Cars in den Klassen 1.6- und 2-Liter sowie sieben Bonusfahrzeuge. 18 Wagen verfügen über eine offizielle Lizenz: Modelle von Renault, Citroen, Ford, Toyota, Seat & Co. stehen zur Wahl. Um *V-Rally 2* auf das eigene Können abzustimmen, kann vor einem Rennen optional eine Bremshilfe aktiviert werden, auch die Sensibilität der Steuerung lässt sich einstellen. Wer die letzten Zehntelsekunden mehr an Leistung aus seinem Rallye-Flitzer herauskitzeln will, kann sich zudem mit umfassenden Tuningmöglichkeiten beschäftigen.

Vier Spielvarianten werden insgesamt offeriert: Zeitfahrten, ein Arcade-Modus, bei dem hintereinander unterschiedlich große Kurspakete bewältigt werden müssen, die V-Rally-Trophy und eine Rallye-Meisterschaft. Salti, Pirouetten und ähnliche Vorkommnisse werden Sie diesmal ereilen, wenn Sie einen Crash bei zu hoher Geschwindigkeit fabrizieren. Als Resultat entstehen – sogar optisch sichtbare – Schäden am Fahrzeug, die sich auf das Fahrverhalten auswirken können. Die Pisten sind in zwölf verschiedenen Ländern angesiedelt. Alle Austragungsorte bieten landesspezifische Details und vermitteln eine ganz individuelle Atmosphäre. Ob malerische Dörfer in Korsika oder schneebedeckte Wälder in Schweden – immer hat man fast das Gefühl, Teil einer Fernsehübertragung zu sein. Die Kurse bieten zudem völlig unterschiedliche Herausforderungen – so wird man mit Steigungen und Senkungen konfrontiert, hat Schlaglöcher zu überstehen oder kleine Sprungeinlagen zu bewältigen. Da sich zudem der Untergrund (Schotter, Asphalt, Matsch) in jedem Land ändert und die einzelnen Abschnitte sich auch hinsichtlich ihrer Breite extrem variabel zeigen, dauert es sehr lange, bis man der CPU-Konkurrenz den Auspuff zeigen kann.

Mit *V-Rally 2* ist den Eden Studios ein Meilenstein gelungen, den sich kein Rennspielfan mit PlayStation entgehen lassen darf. Bereits nach den ersten Runden ist man komplett gefesselt und beeindruckt von der sensiblen, feinfühligen Steuerung und dem Temporausch, den in dieser Form bislang noch kaum ein PlayStation-Racer auf den Screen zaubern konnte. Durch die zahlreichen Spielmodi und Variationen der Kurse erreicht zudem der Faktor Langzeitmotivation einen beeindruckend hohen Wert. Prunkstück ist der Streckeneditor, der leicht zu bedienen, ergiebig und nicht nur ein simpler Bonus ist, sondern fast schon ein eigenständiges Programm – fast schon ein Carrerabahn-Baukasten.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



WALTER RÖHRL hätte dieses Überholmannöver nicht besser hinbekommen. Die Kollisionsabfrage ist erfreulich exakt.

V-RALLY 2 — PS

V-Rally 2 setzte zu seiner Zeit neue Maßstäbe in den Bereichen Steuerung, Streckenvielfalt, Temporausch und Langzeitmotivation.

SPEICHERART
✔ MemoryCard

STEUERUNG
✔ Analog
✔ Digital

SONSTIGES
✔ Dual Shock

HERSTELLER	Infogrames
ENTWICKLER	Eden Studios
SCHWIERIGKEITSGRAD	mittel
SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL	Dt./Engl.
MEHRSPIELER	1-4 Spieler

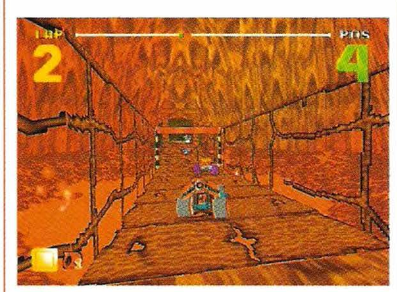
Grafik	88%
Sound	86%
Steuerung	89%
Mehrspieler	93%

SPIELSPASSWERTUNG 92 %

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Buggy

■ GENRE **Rennspiel** ■ ENTWICKLER **Gremlin**
■ VERTRIEB **Gremlin** ■ USK **0. A.**



HÖLLENQUALEN ... und eine Stunde kochen lassen. Die Buggys nehmen keinen Schaden.

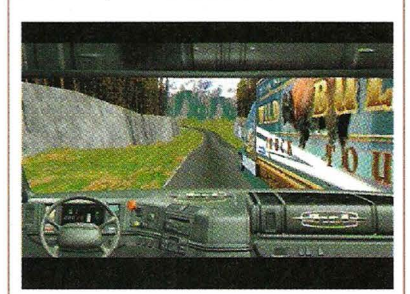
Wer kennt die Buggys nicht, mit denen eingebildete Jetset-Söhne über den Strand jagen, um arme Passanten zu belästigen? In *Buggy* fahren Sie mit kompakten Autos über Rennstrecken, die keinen beeindrucken können. Die Unterschiede zwischen den zwölf Fahrzeugen sind so gering, dass sie niemandem auffallen. Auch die Grafik ist viel zu schlicht ausgefallen. Schön anzusehende Effekte wie Lens-Flares oder Environment Mapping fehlen ganz, auch ein Fahrgefühl will sich nicht einstellen. Die viel zu harte Gegner-KI lässt den Spiele-Fan dann doch eher zu dem schöneren *Powerslide* greifen. *(ao)*

SPIELSPASS 46%

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

LKW-Raser

■ GENRE **Rennspiel** ■ ENTWICKLER **Buka**
■ VERTRIEB **Ari Games** ■ USK **0. A.**



PIXEL VORAUS Da ist man versucht, den Überholvorgang abzubrechen und zu fliehen.

20 verschiedene Transportgüter, acht zweiachsige LKW-Typen und vier ideenlos gestaltete Strecken sind die Bilanz von *LKW-Raser - Hard Truck*. Über die schlechte Grafik könnte man noch hinwegsehen, wenn nicht hier und da ganze Landstriche fehlten und Brücken teilweise überhaupt nicht zu sehen wären. Die KI zeichnet sich dadurch aus, dass die gegnerischen Autos wie auf Schienen fahren, der eigene LKW aber in noch so harmlosen Kurven ins Schleudern gerät. Auf welche Weise das Programm die Waren zu Geld macht und wie sich die Gewinne und Siegprämien errechnen, wird ein Geheimnis der Softwarefirma Buka bleiben. *(ao)*

SPIELSPASS 31%

Das große Krabbeln

Statt mit Need For Speed beliefert EA das Nintendo mit einem Käfer-Rennspiel.

FAKTEN ■ GENRE **Action-Rennspiel** ■ ENTWICKLER **Paradigm** ■ VERTRIEB **Electronic Arts** ■ USK **0. A.**

AUF EINEN BLICK

- 12 Beetles
- 6 Solo-Strecken
- 9 Multiplayer-Strecken

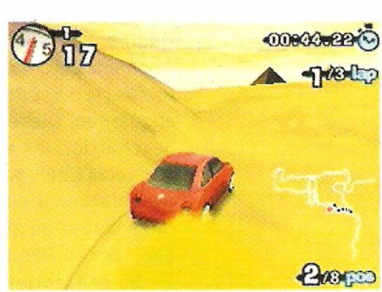
DER RÜCKSPIEGEL fehlt trotz dieser fröhlichen Farbgebung. Man kann nur einen Blick nach hinten werfen, was etwas unbequem ist und vom Rennen ablenkt.

Obwohl der Spaßfaktor für Solisten schon bemerkenswerte Höhen erreicht, ist im Multiplayer-Betrieb sogar noch eine weitere Steigerung drin.

Lange und abwechslungsreiche Kurse, auf denen man mit einem Beetle durch verhexte Häuser fahren oder mit Müh und Not den modrigen Beißern eines Dinosauriers entkommen muss – *Beetle Adventure Racing* verlässt mit frischen Ideen die eher ausgetretenen Rennspielpfade auf dem Nintendo 64. Durch die zahlreichen versteckten Goodies und Abzweigungen ist zudem die Motivation immens, den Strecken jedes noch so kleine Geheimnis zu entlocken.

Technisch kann man ebenfalls sehr zufrieden sein, weil Paradigm eine absolut vorbildliche Engine auf die Beine gestellt hat, von der sich so manches Entwicklerteam eine Scheibe abschneiden sollte. Dadurch wurden grafisch abwechslungsreiche Strecken ermöglicht, die einen Spieler auch sehr langfristig motivieren können. Obwohl der Spaßfaktor für Solisten schon bemerkenswerte Höhen erreicht, ist im Multiplayer-Betrieb sogar noch eine weitere Steigerung drin. Dabei sind die „normalen" Rennen per Splitscreen gar nicht mal so prickelnd, dafür jedoch umso mehr der innovative Battle-Modus. Dort lässt sich zum Beispiel die Perspektive des Gegners auf den Kopf stellen.

Nico Winkelhaus/Matthias Glaser



VIELE DETAILS erfreuen das Auge, wie etwa Bremsspuren und Staubwolken.

BEETLE ADVENTURE RACING — N64

Ein rasantes Spielgeschehen mit vielen Extras, lange Strecken, gute Grafik und ein spaßiger Mehrspielermodus. Et voilà!

SPEICHERART ✔ Controller Pak	**HERSTELLER** Sega
	ENTWICKLER Video Systems
STEUERUNG ✔ Analog ✔ Digital	**SCHWIERIGKEITSGRAD** Mittel bis schwer
	SPRACHE IM HANDBUCH/SPIEL Englisch
SONSTIGES ✔ Rumble Pak	**MEHRSPIELER** 4 Spieler

Grafik	87%
Sound	79%
Steuerung	82%
Mehrspieler	90%

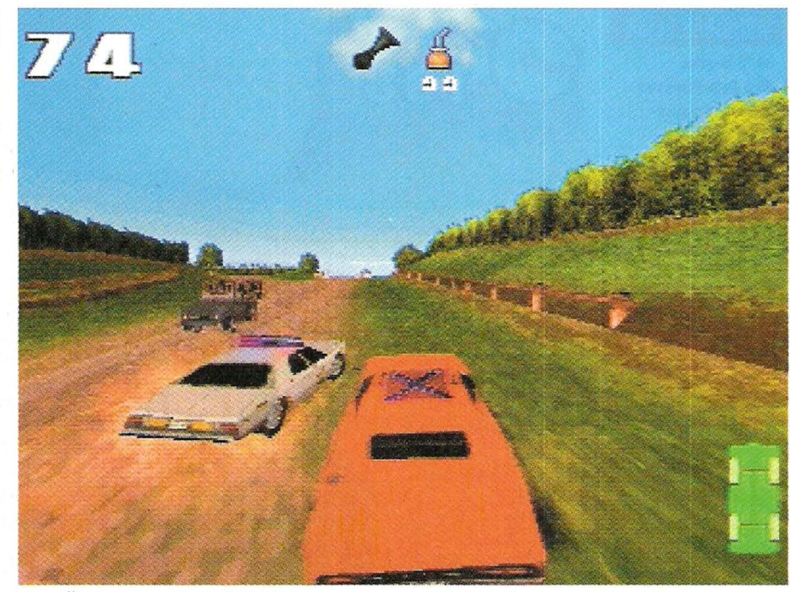
SPIELSPASSWERTUNG 87%

Nicht königlich

Die Umsetzung einer kaum bekannten TV-Serie bringt keinerlei Innovationen.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Southpeak Interactive** ■ ANBIETER **Ubi Soft** ■ PREIS **Ca. DM 90,-** ■ USK **Ohne Altersbeschr.**

AUF EINEN BLICK
- 1 Fahrzeug
- Story-Modus
- Hochwertige Videosequenzen
- Schwammiges Fahrgefühl



EINTÖNIG **Die Landschaften verdeutlichen recht gut, was den Spieler bei Dukes of Hazzard erwartet: Monotone Missionen, abwechslungsfreie Strecken und mittelmäßige Technik.**

In den 70ern waren sie wahre Helden, heutzutage verursachen die *Dukes of Hazzard* bestenfalls ein müdes Lächeln. Auch das Spiel zur Serie *Ein Duke kommt selten allein* hat kaum Spielwitz.

In Hazzard, einem winzigen Kaff inmitten der amerikanischen Südstaaten, ist eigentlich kaum etwas los. Außer gelegentlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen gibt es dort so wenig Verbrechen wie Bäume. Der Dorfpolizist hat also reichlich Zeit, sich mit den gut motorisierten Brüdern Bo und Luke anzulegen. Diese sind meist damit beschäftigt, ihr aufgemotztes, „General Lee" genanntes Fahrzeug auszufahren, nebenbei vertrottelte Bankräuber zu stellen oder an organisierten Rennen teilzunehmen.

So präsentiert sich *Dukes of Hazzard* als *Driver*-ähnliches Rennspiel, das vor allem unter Hazzard leidet: Der Ort mit seiner Umgebung ist so klein, dass die ca. 30 Missionen auf der immer gleichen Strecke stattfinden müssen und diese nicht eben zu den abwechslungsreichsten ihrer Art gehört. Fahrzeuge rammen, der Polizei ausweichen, gegen die tickende Uhr fahren – nach genau drei Missionen hat man alle Features des Spiels kennen gelernt. Dass darüber hinaus die Country-Musik genauso verwaschen klingt wie sich General Lee steuert, unterstreicht die Anspruchslosigkeit des Titels.

Die PlayStation-Version leidet unter einer allzu pixeligen Grafik, auch die Steuerung vermittelt weitaus weniger Gefühl als das PC-Pendant. Beiden Versionen gemein ist die stets zu kurze Renndauer. Man ist stets unter Zeitdruck, doch bevor das Adrenalin Schweißperlen verursachen kann, ist der Einsatz schon wieder vorbei. Schade eigentlich, denn mit der Filmlizenz wären durchaus interessante Einsätze denkbar gewesen.

Harald Wagner

Nach genau drei Missionen hat man sämtliche Features des Spiels kennen gelernt.

THE DUKES OF HAZZARD — PC PS

PLAYSTATION

Spieler .... 2 | Analog .... Ja
DualShock .... Ja | Spielstände .... ja

PC

Spieler 2

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:
Pentium II 166	Pentium III 450	DirectX .... ja
32 MB RAM	64 MB RAM	3dfx Glide .... nein
289 MB HD	289 MB HD	Software .... nein

ForceFeedback .... ja | Spielstände .... ja

Grafisch nicht gerade opulent – und auf der PlayStation sogar noch schlechter. Die inhaltlichen Märgel wiegen aber schwerer.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	75%	60%
Sound	30%	30%
Steuerung	50%	35%
Mehrspieler	70%	70%
WERTUNG	**50%**	**55%**

KURZTESTS PSX ■ N64 ■ DC ■ PC

Powerslide

■ GENRE **Rennspiel** ■ ENTWICKLER **GT Interactive** ■ ANBIETER **GT Interactive** ■ PREIS **Ca. DM 60,-**



SO WEIT DAS AUGE REICHT **Den Weitblick benötigen Sie, um enge Kurve zu sehen.**

In GT Interactives *Powerslide* jagen sie mit futuristischen Fahrzeugmodellen durch nahezu fotorealistische Landschaften. Die immer wieder in sich verschlungenen Rennstrecken geben Rasern keine Chance und so wünscht man sich doch ab und zu einige weniger stresstreibende Strecken. Das Spiel vermittelt dabei gut die aktuelle Geschwindigkeit. Feingefühl in den Kurven will aber trotzdem bewiesen werden, denn die Fahrzeuge reagieren überempfindlich und so rutscht man sehr leicht in die zahlreichen Schikanen. Für kurzweiligen Spaß in den freien Minuten eignet sich *Powerslide* hervorragend. *(ao)*

SPIELSPASS 68%

KURZTESTS PSX ■ N64 ■ DC ■ PC

TestDrive OffRoad 3

■ GENRE **Rennsimulation** ■ ENTWICKLER **Pitbull Syndicate** ■ ANBIETER **Infogrames** ■ USK **o. A.**



IM ABGRUND **Die engen Strecken lassen kein Offroad-Feeling aufkommen.**

Der kontinuierliche Absturz der *Test Drive*-Serie macht auch vor der *Off Road*-Variante nicht Halt. Wo die beiden Vorgänger noch mit fantasievollen Pisten für das schwache Fahrmodell entschädigen konnten, präsentiert *Off Road 3* nur noch eintönige Schluchten und glatte Flächen – und das bei längst gestiegenen Rechnerleistungen. Die Steuerung ist wie eh und je vollkommen gefühllos ausgefallen, nicht einmal an ein Schadensmodell wurde gedacht. Immerhin können die 17 „simulierten" Fahrzeuge optisch überzeugen, fahrerisch ist allerdings kein Unterschied zwischen den einzelnen Wagen festzustellen. *(ao)*

SPIELSPASS 23%

Flotte Sportskanonen

Wer die Schallmauer durchbrechen will, schmiegt sich in den Sitz von Sports Car GT.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Westwood** ■ PREIS **ca. DM 90,-** ■ TERMIN **April 99** ■ USK **ohne Altersbeschränkung**

AUF EINEN BLICK

- über 50 Wagen
- 17 Strecken
- viele Tuning-möglichkeiten



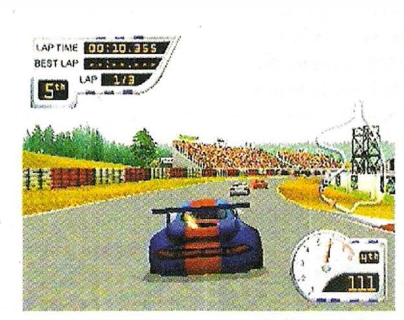
FAHRHILFEN können Einsteiger bei Bedarf einschalten, wie zum Beispiel die automatische Schaltung oder optimale Geschwindigkeitskontrolle. *(PC)*

Wer mit wuchtigen Sportwagen die Schallmauer durchbrechen will, schmiegt sich in den Sitz von *Sports Car GT*.

Um in die erste Liga der dreiteiligen *GT*-Serie aufzurücken, müssen Sie sich zunächst auf den Qualifikationskursen bewähren. Dazu wählen Sie einen der nach Originalvorbildern designten Wagen und drücken ordentlich auf die Tube. Wer tunen will, muss zahlen. Also müssen Sie sich in jeder Rennsaison unter den ersten drei Wagen platzieren, um wenigstens ein paar Zehntausend Dollar zu gewinnen. Belegen Sie gar den ersten Platz, dann können Sie sich vielleicht im nächsten Rennen einen fetten Mercedes leisten. Andernfalls sollten Sie ihr Geld jedoch nicht für Schnickschnack ausgeben, sondern etwa die Kupplung überholen lassen oder an der Karosserie herumschrauben. Die äußerst flexible Kamera trägt zur Dynamik bei. Sie können beinahe jede Perspektive wählen; es ist sogar möglich, den Gegner mit einer Verfolgungskamera auszuspionieren. Gerade im Mehrspielermodus ist dies von Vorteil, leider kann dieser sonst keine Überraschungen bieten. *Sports Car GT* besteht den Vergleich zu *Toca 2* leider nicht, das das bessere Fahr- und Schadensmodell und die bessere Grafik bietet.

Harald Wagner

Sports Car GT besteht den Vergleich zu Toca 2 leider nicht, das das bessere Fahr- und Schadensmodell und die bessere Grafik bietet.



ABWECHSLUNG am Straßenrand, wie diese Tribüne, ist selten. *(PSX)*

SPORTS CAR GT — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	2	Analog	Ja
DualShock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler ... 2

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium 2000	PIII-300MHz	DirectX	Ja
32MBRAM	64 MB RAM	3dfxGlide	Nein
90 MB HD	650 MB HD	Software	Nein
ForceFeedback	Ja	Spielstände	Ja

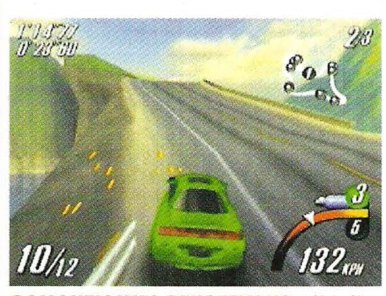
Wer gerne mit Prototypen über den Asphalt rollt, wird nicht enttäuscht. Durch den TÜV fallen die Sounds und das Fahrmodell.

SYSTEM	PC	PS
Grafik	45%	55%
Sound	35%	30%
Steuerung	55%	55%
Mehrspieler	45%	45%
WERTUNG	80%	88%

KURZTESTS PSX ■ N64 ■ DC ■ PC

T. G. Overdrive

■ GENRE **Action** ■ ENTWICKLER **Snowblind Studios** ■ VERTRIEB **Kemco** ■ USK **o. A.**



ROMANTISCHES RENDEZVOUS mit Leitplanke und Fels bei lichtem Funkenschein.

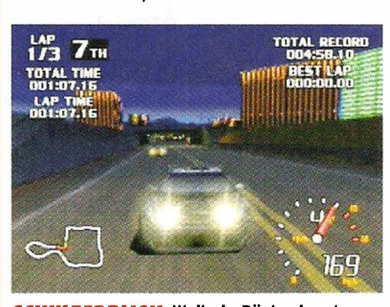
Spielhallen-Feeling satt: Mit *Top Gear Overdrive* Sie driften durch die Kurven, heizen durch Tunnels oder brausen derart heftig über Bergkuppen, dass es das Auto von der Strecke hebt. Gebirge, Sümpfe, Strände und Städte stehen dafür bereit. Auf den Pisten finden sich Power-Ups, Abkürzungen und unterschiedliche Bodenbeläge. Dank einer guten Grafikengine tauchen praktisch keine Pop-Ups oder Verlangsamungen auf, dafür gibt's schöne Lichteffekte und herrliche Details. Der actiongeladene Racer bringt spaßige, unkomplizierte Abwechslung mit einem sehr sanft ansteigenden Schwierigkeitsgrad. *(nw)*

SPIELSPASS 89%

KURZTESTS PSX ■ N64 ■ DC ■ PC

World Driver C.

■ GENRE **Rennsimulation** ■ ENTWICKLER **Midway** ■ VERTRIEB **Midway** ■ USK **o. A.**



SCHULTERBLICK Weil ein Rückspiegel fehlt, schwenkt die Kamera um 180 Grad.

World Driver Championship kann restlos überzeugen. Ob Fahrphysik, Grafik oder Gegnerintelligenz – hier stimmt einfach alles. Der HighRes-Modus im Letterboxverfahren ist zwar nur für Besitzer überdurchschnittlich großer Fernseher zu empfehlen, überzeugt aber durch gestochen scharfe Bilder. Leider werden auch in der aktuelleren deutschen Ausgabe des Spiels die Autos bei Zusammenstößen nicht beschädigt. Zudem vermissen Bastelfans immer noch eine zünftige Tuningoption. Trotz dieser kleineren Mankos ist *World Driver Championship* immer noch das Nonplusultra in Sachen Rennspiel auf dem N64. *(nw)*

SPIELSPASS 89%

Stammgast im Krankenhaus

Wer die Stunts von Motocross Madness 2 in die Realität umsetzt, muss ganz schön lebensmüde sein.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Rainbow Studios** ■ VERTRIEB **Microsoft** ■ PREIS **ca. DM 90,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **Juni 2000** ■ USK **ab 6 Jahren**

AUF EINEN BLICK

- 16 Stunts
- 7 Spielmodi
- 3 Schwierigkeitsgrade
- Onlinemodus



■ **SPEKTAKULÄR** Am Geschehen nah dran, sind Sie in der Wiederholung.

Wenn Sie zittrige Hände haben, sollten Sie besser gleich die Grabscher von Motocross Madness 2 lassen.

Staubiger Wüstensand. Ihre Crossmaschine surrt im oberen Drehzahlbereich. Gleich haben Sie den Gipfel der Düne erreicht. Ihre Reifen lösen sich vom Boden: Was für ein Sprung! Jetzt noch schnell einen Handstand gemacht und... Sie wickeln sich um einen Riesenkaktus. - Rennalltag in Motocross Madness 2.



JETZT GEHT'S LOS Die engen Pisten richten sich eher an Profilenker, Hügelflächen an Stuntfahrer und die wenigen Straßen an Raser.

Qualmende Reifen und wahnsinnige Fahrer - darauf setzt Microsoft in seinen drei „Madness"-Rennreihen. PS-Fetischisten schwören auf die Rasereien in *Monster Truck-*, *Motocross-* und *Midtown Madness*. Während sich die Verkehrssünder-Fraktion von *Midtown Madness* momentan auf die angekündigte Fortsetzung freut, bekommt die Zweirad-Gemeinde bereits jetzt einen Nachfolger präsentiert. *Motocross Madness 2* setzt genau dort an, wo Teil 1 vor knapp zwei Jahren aufgehört hat.

Frische Besen?

Dank zwei neuer Spielmodi erhöht sich die Zahl der unterschiedlichen Motocross-Wettbewerbe für Einzelspieler auf sechs. Richtig neu sind die aber auch nicht. „Enduro" entführt Sie in ein wildes Querfeldein-Gemetzel durch Baustellen, Dschungel oder Farmen, ist im Grunde aber nichts anderes als der ebenfalls enthaltenen „Baja"-Modus, nur schwerer: Hier wie dort gilt es, durch die Pampa zu brettern und Wegpunkte in der richtigen Reihenfolge abzufahren. Beim Enduro-Modus müssen Sie zusätzlich noch mit Gegenverkehr, Zügen und anderen mobilen Bremsklötzen rechnen. Ein grüner Pfeil zeigt Ihnen grob die Fahrtrichtung an. Pro Modus stehen Ihnen hier fünf Gebiete mit je drei Rennstrecken zur Auswahl. Vor oder zwischen den Rennen dürfen Sie an der Gang-Übersetzung feilen, damit Ihre Maschine rund läuft. Ob es in puncto Innovationen mit dem zweiten Neuling besser aussieht? Im Karriere-Modus „Pro-Circuit" werden schlicht die Disziplinen der übrigen Wettbewerbe kombiniert. Okay, es gibt eine kleine Liga und Sie kassieren Preisgelder, die für Renngebühren, Reparaturen und Krankenhausrechnungen auf den Kopf gehauen werden. Das war's dann aber auch. Neue Motorräder und Equipment werden freigeschaltet, kosten aber kein Geld. Zumindest sind einige Originalmaschinen von Yamaha, Honda sowie KTM mit im Spiel und auch die



DIE BAHN KOMMT Aber vorher sollten Sie über die Gleise rollen. Wer hier einen Wimpernschlag zu spät kommt, muss weite Umwege in Kauf nehmen oder einen Hügel finden, mit dessen Hilfe man den Zug überspringen kann.



SCHNEEKETTEN brauchen wir nicht. Auch nicht bei Glatteis. Wozu haben wir denn jahrelang in eine Lebensversicherung eingezahlt?

Herrenausstatter von Fox und Answer liefern schmucke Strampelanzüge für Ihren Stuntman.

Luftakrobatik

Die restlichen Wettbewerbe kommen generalüberholt komplett vom Vorgänger: „Supercross" entführt Sie von Seattle bis Milwaukee in 16 Arenen mit Zuschauern. Dort müssen Sie sich auf einer engen Buckelpiste gegen die Konkurrenz behaupten. Wenn Sie die Strecke verlassen, werden Sie nach fünf Sekunden wieder zurückgesetzt. Die Chancen, jetzt den Anschluss zu halten, sind gering. In solchen Fällen hilft oft nur noch ein Neustart des jeweiligen Rennens. Bei den „Nationals" warten 15 groß geratene Supercross-Pisten in freier Natur auf Ihr genopptes Gummiprofil. Der Stunt-Wettbewerb ist abgedreht wie eh und je. Zehn Rennareale stehen für Sie parat. Jedes der 16 Kunststücke wäre in der Realität bei nicht exakter Ausführung für mehrere Monate Intensivstation gut. Doch keine Angst, im Spiel verlaufen selbst schwere Stürze nach dem Stehaufmännchen-Schema. Ihr Punktekonto erwartet jedenfalls wilde Luftakrobatik wie den „Superman" (Beine waagrecht zum Motorrad) oder den „Cliff Hanger" (mit den Füßen auf das Lenkrad stellen). Dafür müssen Sie in der Luft eine der beiden Stunt-Tasten drücken und den Joystick in eine Richtung ziehen. Gewertet wird der Stunt nur, sofern Sie es schaffen, korrekt zu landen. Dafür müssen Sie rechtzeitig wieder Ihre Fahrposition einnehmen und Ihr Gewicht richtig verlagern. Außerdem dürfen keine Hindernisse Ihre Flug- und Landebahn kreuzen.

Das Auge isst mit

Während die Rekorde für die Strecken automatisch gespeichert werden, muss die spartanische Wiederholungs-Funktion im Vorfeld aktiviert werden. Nur dann dürfen Sie auch die Rennen und Stunts als Film abspeichern, um das Ganze noch einmal in aller Ruhe aus verschiedenen Perspektiven zu genießen. Weil der Karriere-Modus den Einzelspielern vorbehalten bleibt, bekommen Mehrspieler zusätzlich den „Tag Ball", bei dem sich bis zu acht Spieler mit einem Ball von ihren Böcken schießen müssen. Die Fahrphysik wirkt - abgesehen von den endlos langen Flügen - mit wegrutschenden Hinterreifen und verschieden griffigen Bodenbelägen überzeugend. Einen Track-Editor will Microsoft ab Mitte Juni im Internet nachreichen. Für Naturburschen und Motorradfans wird also einiges geboten.

Wenn Sie zittrige Hände haben, sollten Sie besser gleich die Grabscher von *Motocross Madness 2* lassen oder Sie enden unweigerlich an einem Hindernis neben der Piste: Die Motorräder reagieren gnadenlos schnell. Sie sollten deswegen die Feineinstellungsmöglichkeiten für Ihren Joystick nutzen. Ein bisschen zu viel Gas und ein kleiner Hügel sorgen trotzdem schnell für einen Sprung ins Leere. Ohne die Strecke vorher studiert zu haben, besitzen Sie kaum die Chance auf den Siegerschampus.

Die Grafik macht Ihrem Rechner alle Ehre. Im Gegensatz zum ersten Teil wurde diesmal auch nicht an Landschaftdetails wie Bäumen und Büschen gespart, die Sie bei Kontakt nach Herzenslust auf den Boden der Tatsachen befördern. Zudem sind die Fahrer hervorragend animiert.

Unter dem Strich

Während Disziplinen wie Baja oder Stunt einen Riesenspaß machen, fallen beim Rest die Steuerungsdefizite stark ins Gewicht. Aus Frust hat man fast das Bedürfnis, vor der Haustür einen Motorradfahrer in den Handschuh zu beißen. Und warum fehlt ein Weitsprungwettbewerb? Gelungen ist hingegen die Grafik, die im Gegensatz zum Vorgänger endlich richtige und schöne Landschaften bietet.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner

MOTOCROSS MADNESS 2 — PC

Für Stunts die Referenz - wegen der Steuerungsdefizite jedoch kein Spiel für die Ewigkeit. Immerhin mal etwas anderes.

BENÖTIGT
Pentium II 300
64 MB RAM
8xCD-ROM
HD:212 MB

EMPFOHLEN
Pentium II 500
128 MB RAM
32xCD-ROM
HD: 691 MB

GRAFIK
✗ Software
✗ 3Dfx/Glide
✔ Direct 3D
✗ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✔ EAX (SBLive!)
✔ Aureal 3D
✗ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 | Netzwerk 8 | Internet 8
Anzahl der Spieler pro CD ... 1

STEUERUNG
✔ Force-Feedback

SCHWIERIGKEIT
mittel

Grafik	82%
Sound	71%
Steuerung	65%
Mehrspieler	80%

SPIELSPASSWERTUNG
80%

Wer bremst, gewinnt

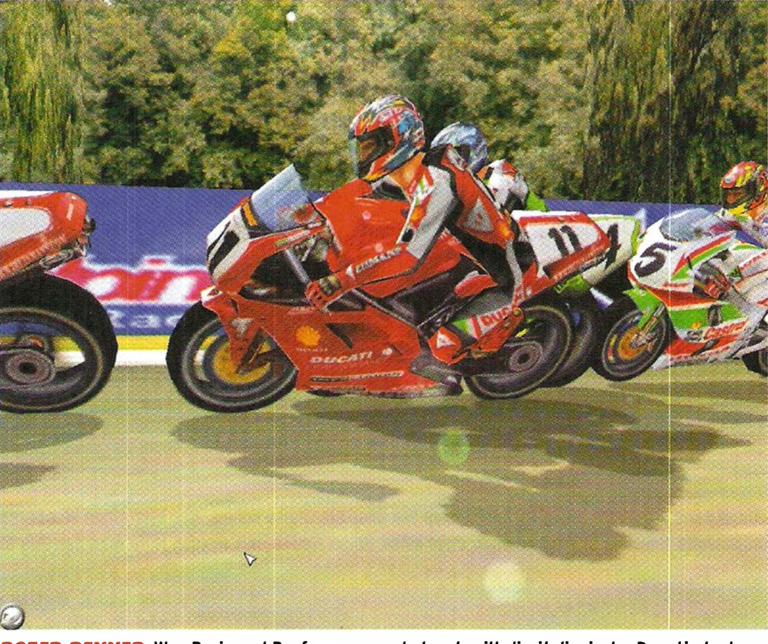
Die Macher von Bleifuß und Superbike World Championship melden sich beachtlich zurück – zum Teil zumindest.

FAKTEN ■ ENTWICKLER **Milestone (PC)/Climax (PSX)** ■ VERTRIEB **EA Sports** ■ PREIS **ca. DM 99,-** ■ ERSCHEINUNGSTERMIN **März 2000** ■ USK **o. A.**

AUF EINEN BLICK

- 13 Rundkurse
- 6 Motorräder
- Originaldaten
- Deutscher Kommentator
- Kostenloser Server im Internet geplant

Steigen Sie in die Lederkluft und holen Sie den Sturzhelm aus dem Keller! Mit *Superbike 2000* geben Motorrad-Fanatiker auch außerhalb der Saison Gummi. Die Varianten für PC und PSX unterscheiden sich aber derart, dass wir einerseits eine Empfehlung und andererseits eine Warnung aussprechen müssen.



ROTER RENNER **Was Preis und Performance anbelangt, gilt die italienische Ducati als der Ferrari unter den Motorrädern. Die PC-Version brilliert mit gestochen scharfer Grafik.**

Was dem Autonarren seine Tourenwagen, das sind für Motorrad-Fans die Superbikes. Diese hochgezüchteten Maschinen sind seriennäher als die Grand-Prix-Bikes und somit bezahlbarer als die Hightech-Krads aus der Königsklasse. In EA Sports' 2000er-Version der Rennsimulation schlüpfen Sie in den knallbunten Lederdress eines unerschrockenen Motorrad-Rennfahrers. Sie wählen Ihren Lieblingsfahrer und dessen Team aus den tatsächlichen Teilnehmern der aktuellen Superbike-Saison aus.

Grundsätzlich bietet das Spiel drei verschiedene Fahrmodi: schnelles Rennen, Einzelrennen und Meisterschaft. In Letzterer können Sie jede Veranstaltung eines Superbike-Wochenendes nachspielen, vom freien Training bis zum eigentlichen Wettbewerb. Bevor es losgeht, kümmern sich erfahrene Piloten noch um das Tuning und die Reifenwahl; diese Aufgabe kann aber auch der Computer übernehmen.

Rempler und Zusammenstöße mit Gegner und Leitplanke zeigen in der PSX-Fassung keinerlei Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

PC hui, PSX pfui

Auf der Strecke angekommen, erwarten Sie am PC detailgetreue Nachbildungen legendärer Kurse wie Monza, Hockenheim oder Brands Hatch. Optisch eindrucksvoller als die Kurse sind die Motorräder selbst und vor allem die Fahrer. Die Lederkombiträger ducken sich auf den Geraden hinter die Verkleidung, hängen in engen Kurven wenige Zentimeter über dem Asphalt und halten in kritischen Situationen bravourös das Gleichgewicht. Spielen Sie im Anfänger-Modus, so führt Ihr Fahrer die passenden Bewegungen selber aus. In höheren Schwierigkeitsstufen jedoch müssen Sie selbst entscheiden, wann Sie sich flach auf das Bike legen und wann Sie sich zum Bremsen in den Wind recken.

Wer sich lieber mit menschlichen als mit simulierten Gegnern misst, spielt mit geteiltem Bildschirm. PC-Spieler können zusätzlich auch im Netz oder Internet gegen bis zu fünf Konkurrenten antreten. Eine CD reicht dabei für zwei Motorrad-Fans.

Im Zwiespalt

In puncto Grafik, Handling und Realismus lässt *Superbike 2000* die PC-Konkurrenz hinter sich. Die Animationen der Fahrer und ihrer Maschinen sind lebensnah und absolut flüssig. Die motorradtypischen Fahreigenschaften werden erstaunlich akkurat simuliert. Genau dieser Umstand sorgt aber auch dafür, dass das Spiel im realistischsten Schwierigkeitsgrad nur mühsam zu beherrschen ist. Ein ganz anderes Bild erwartet PlayStation-Zocker: Zum einen zeigen Rempler und Zusammenstöße mit Gegner und Leitplanke keinerlei Auswirkungen auf das Fahrverhalten, zum anderen kommt wegen des mäßigen Renntempos nicht gerade ein Geschwindigkeitsrausch auf. Lediglich die voll analoge Steuerung kann auf Sonys Konsole überzeugen.

Nico Winkelhaus/Matthias Glaser



TRÜBE AUSSICHTEN **auf der Fahrbahn für Konsolenbesitzer. Das eher gemächliche Tempo verhindert den Geschwindigkeitsrausch.**



SUPERBIKE 2000 — PC PS N64

PLAYSTATION

Spieler	2
DualShock	Ja
Analog	Ja
Spielstände	Ja

NINTENDO 64

Spieler	2
Rumble Pak	Ja
ExpansionPak	Nein
ControllerPak	Ja
Spielstände	Ja

PC

Spieler	2-6
ForceFeedback	Ja
Spielstände	Ja

Benötigt:	Empfohlen:
P200MHz	PII350MHz
32 MB RAM	128MB RAM
295 MB HD	295MBHD

Grafik:	
DirectX	Ja
3dfxGlide	Nein
Software	Nein

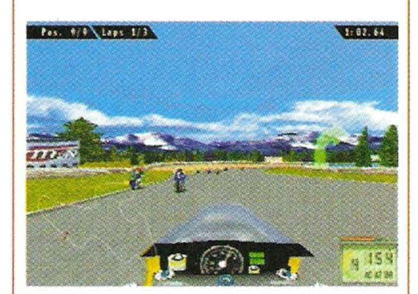
Super Grafik, starke Fahrphysik! *Superbike 2000* ist am PC der neue Maßstab. Die Konsolen-Versionen enttäuschen hingegen.

SYSTEM	PC	PS	N64
Grafik	92%	50%	43%
Sound	85%	50%	50%
Steuerung	85%	70%	80%
Mehrspieler	87%	65%	50%
WERTUNG	87%	69%	66%

KURZTESTS PSX ▪ N64 ▪ DC ▪ PC

Extreme 500

▪ GENRE **Rennsimulation** ▪ ENTWICKLER **Ascaron**
▪ VERTRIEB **THQ** ▪ USK **Ohne Altersbeschränkung**



TEMPO **kommt nicht auf in der schmalen und unschönen Cockpit-Perspektive.**

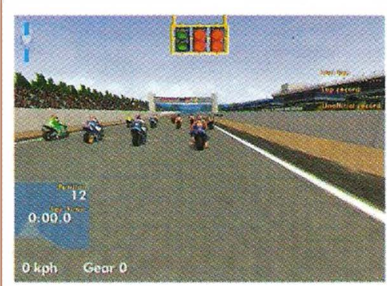
Die Motoren in *Extreme 500* heulen so nervend auf, dass demgegenüber ein Zahnarztbohrer geradezu beruhigend wirkt. Auch die Grafik und Präsentation ist schwach, an interessanten Optionen mangelt's aber nicht. Einsteiger aktivieren Fahrhilfen, während sich zwei Spieler per Splitscreen-Modus die Ehre geben und als zusätzliche Elemente den Turboboost starten oder den Gegner treten können, wie man es von *Road Rash* kennt. Für Rekordjäger ist das Aufzeichnungs-Feature interessant: Selbst kleinste Abweichungen von der Ideallinie werden hier sichtbar gemacht. *(nw)*

SPIELSPASS **60%**

KURZTESTS PSX ▪ N64 ▪ DC ▪ PC

GP 500

▪ GENRE **Rennsimulation** ▪ ENTWICKLER **MicroProse**
▪ VERTRIEB **MicroProse** ▪ USK **Ohne Altersbeschränkung**



ADRENALIN PUR **Nur noch wenige Sekunden, bis das Rennen beginnt.**

Durch die Zusammenarbeit mit Profifahrer Kenny Roberts jr. wurde aus *GP 500* eine extrem realitätsnahe Rennsimulation, die ihresgleichen sucht. Die hohe Empfindlichkeit der Lenkung und die realistische (In-)Stabilität des Motorrads nötigen aber jedem Spieler einige Trainingsstunden auf einer Teststrecke auf. Die detailgetreue Grafik von Maschinen und Fahrern lässt das Herz eines jeden Genreliebhabers schneller schlagen. Auch die der Realität nachempfundenen Strecken warten mit guter Grafik auf. Wer sein Können im Motorradfahren beweisen möchte und keine Angst vor Realismus hat, sollte sich *GP 500* keinesfalls entgehen lassen. *(ao)*

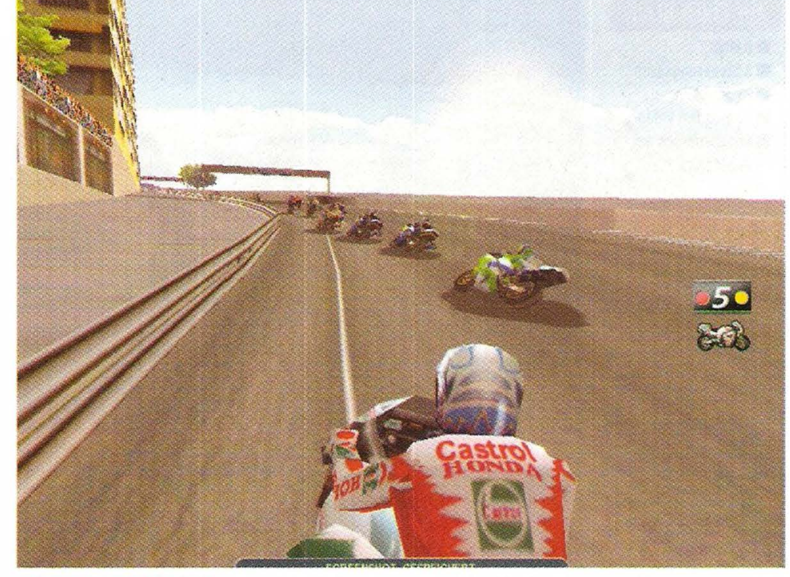
SPIELSPASS **77%**

Bleifuß Zweirad

Auf der PlayStation akzeptabel, am PC eher schwach – trotz echter Honda-Lizenz.

FAKTEN ▪ GENRE **Motorradsimulation** ▪ ENTWICKLER **Interactive Entertainment** ▪ VERTRIEB **THQ (PSX), Swing (PC)**

AUF EINEN BLICK
- Castrol-Honda-Lizenz
- 14/20 Strecken (PSX/PC)

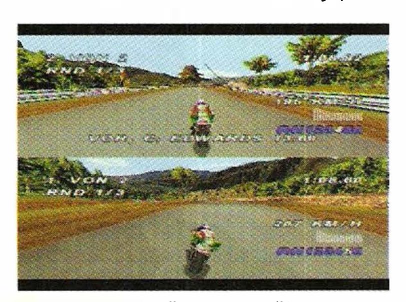


SCHWERE AUFGABEN **erwarten die Rennfahrer auf der Monaco-Strecke. Wer da die Computergegner locker abhängt, darf sich als Profi bezeichnen.** ***(PC)***

Das Spiel ist am PC eine Mischung aus Bleifuss und GP 500 – keine richtige Simulation, aber auch kein Arcade-Rennspiel.

Ein Entwickler, ein Spiel, zwei Systeme – und zwei völlig unterschiedliche Ergebnisse. Nur selten sind die Unterschiede von PC und PlayStation so bemerkbar wie bei *Castrol Honda Superbike*.

Bereits vor dem ersten Rennen wird man mit einer wahren Optionsflut konfrontiert. So stehen gleich sechs Schwierigkeitsgrade zur Auswahl. Gelegenheitsfahrer aktivieren diverse Hilfen wie Richtungspfeile, automatische Bremsen oder den Lenkassistenten. Die sonst optionalen Probleme wie Reifenverschleiß, Motorüberhitzung, Schäden und so weiter sind auf dieser Schwierigkeitsstufe ebenfalls obligatorisch. Erfreulicherweise kann man übrigens voll analog über die Kurse brausen, sprich, mit der linken Analogeinheit wird gelenkt, mit der rechten Gas gegeben. Die Strecken sind über die ganze Welt verteilt und können per Einzelrennen, Trainingsläufen oder einer Meisterschaft angegangen werden.



ZWEI SPIELER **können per Splitscreen gegeneinander antreten.** ***(PSX)***

Das Spiel ist am PC eine Mischung aus *Bleifuss* und *GP 500* – keine richtige Simulation, kein Arcade-Rennspiel. Aber irgendwas dazwischen. Da PlayStation-Zocker mit Motorradsims nicht überhäuft werden, können sie trotz der etwas veralteten Technik mit Grafikblitzern und zum Teil unsauberem Bildschirmaufbau zugreifen.

Nico Winkelhaus/Matthias Glaser

CASTROL HONDA SUPERBIKE — PC PS

PLAYSTATION

Spieler	2	Analog	Ja
Dual Shock	Ja	Spielstände	Ja

PC

Spieler: 2

Benötigt:	Empfohlen:	Grafik:	
Pentium 166	PII233MHz	DirectX	Ja
24MB RAM	64 MB RAM	3dfx Glide	Ja
70MBHD	70 MB HD	Software	Nein
Force Feedback: Ja		Spielstände	Ja

Dank feinfühliger Steuerung und Simulationsansprüchen auf der PlayStation zu empfehlen. PC-Jünger bleiben *GP 500* treu.

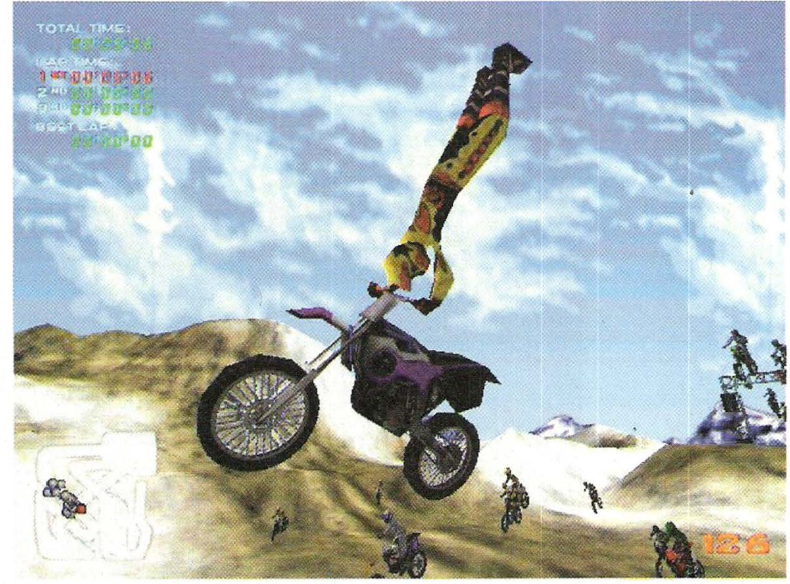
SYSTEM	PC	PS
Grafik	65%	70%
Sound	70%	65%
Steuerung	65%	80%
Mehrspieler	60%	75%
WERTUNG	**66%**	**78%**

Luftakrobaten

Besessen oder nur bescheuert? Freestyle-Biker riskieren Kopf und Kolben.

FAKTEN ■ GENRE **Action-Simulation** ■ ENTWICKLER **Deibus Studios** ■ VERTRIEB **Havas Interactive** ■ USK **O. A.**

AUF EINEN BLICK
- 3 Modi
- 3 Steuerungsaxen
- 25 Strecken
- 20 Minuten Video
- Knochenbruch auf Knopfdruck



WIE WAGEMUTIG müssen Fahrer sein, um solche Stunts zu vollführen? Meist führen solche akrobatischen Einlagen zu unsanften Stürzen, sehr genaues Timing ist gefragt.

Körperverrenkungen werden realistisch berechnet.

Drei Modi stehen zur Wahl: Im Motocross-Zirkus preschen Sie über Kurse, die an Kuriosität kaum zu übertreffen sind. Sie rammen bruchgelandete Raumschiffe, springen über U-Boote hinweg, umkurven Bagger oder finden sich auf den Dächern von Paris wieder. Höchste Priorität hat Ihre Rundenzeit, alle Tricks sind erlaubt, allein die Route ist durch Leitpfeile vorgegeben. Auf Superbikes verschlägt es Sie dagegen in bekannte Sportarenen, wo nichts als akkurate Gewichtsverlagerung nötig ist.

Jeder Sprung in Richtung der Auslaufzonen bedeutet den Verlust wertvoller Plätze, für Kunststücke bleibt entsprechend wenig Raum. Herzstück und größte Herausforderung des Spiels ist deswegen der Freestyle-Wettbewerb, in dem akrobatische Schöpferkraft und Grazie über Sieg oder Blamage entscheiden. Alle Bewegungen dürfen nach einem System kombiniert werden. Verpatzen Sie allerdings die Gamepad-Steuerung, setzt die Sturzsimulation des Spiels ein, um terrainabhängige Körperverrenkungen „realistisch zu berechnen". Die unspektakulären Rennen können mit denen ähnlicher Rennspiele aber nicht mithalten.

Nico Winkelhaus/Harald Wagner



TOURISTENPACK! Ein echter Pariser würde die Dächer nicht so entehren.

EDGAR TORRONTERAS' EXTREME BIKER — PC

Nach einer zähen Einarbeitungszeit steigt der Spaßfaktor sprunghaft an. Die Stunts sind spektakulär, die Strecken klug angelegt.

BENÖTIGT
Pentium 233
32 MB RAM
8xCD-ROM
HD: 80 MB

EMPFOHLEN
Pentium III 500
128 MB RAM
16xCD-ROM
HD: 80 MB

GRAFIK
✗ Software
✔ 3dfx/Glide
✔ Direct 3D
✗ Open GL

SOUND
✔ DirectSound
✔ EAX (SBLive!)
✔ Aureal 3D
✗ Dolby Surround

MEHRSPIELER
Einzel-PC 1 Netzwerk 8 Internet 8
Anzahl der Spieler pro CD 1

STEUERUNG
✔ Force Feedback

SCHWIERIGKEIT
Niedrig

Grafik	79%
Sound	71%
Steuerung	72%
Mehrspieler	85%

SPIELSPASSWERTUNG 83 %

KURZTESTS PSX ▌N64 ▌DC ▌PC

Grand Prix 500

■ GENRE **Rennsimulation** ■ ENTWICKLER **Ascaron**
■ VERTRIEB **THQ** ■ USK **O. A.**



ÜBERHOLVORGANG Nur auf Geraden hat man gute Chancen, die Gegner zu überholen.

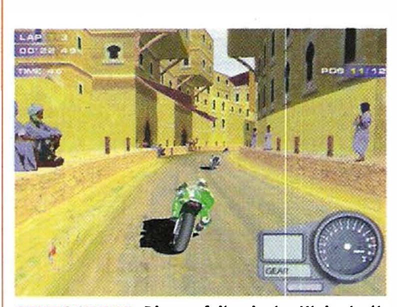
Die Zusammenarbeit mit dem 18-jährigen ehemaligen europäischen Meister der Klasse 125ccm, Alex Hofmann, hat sich besonders auf das Setup-Menü ausgewirkt. Jedes Detail des Fahrwerks kann verändert werden, das Gesamtbild des Fahrverhaltens bleibt aber jederzeit realitätsgetreu. Der Minuspunkt ist wieder einmal die Grafik. Wobei es weniger die Motorradgrafik als die Landschaftsdarstellung ist, die keine Rennatmosphäre aufkommen lässt. Der größte Lapsus ist bei der Sitzposition unterlaufen: Man wird unwillkürlich an einen gemütlichen Ausflug ins Grüne erinnert. *(ao)*

SPIELSPASS 70%

KURZTESTS PSX ▌N64 ▌DC ▌PC

Moto Racer 2

■ GENRE **Rennspiel** ■ ENTWICKLER **Delphine**
■ VERTRIEB **Electronic Arts** ■ USK **O. A.**



FEUERSTUHL Diese afrikanische Kleinstadt vermittelt besten Geschwindigkeitsrausch.

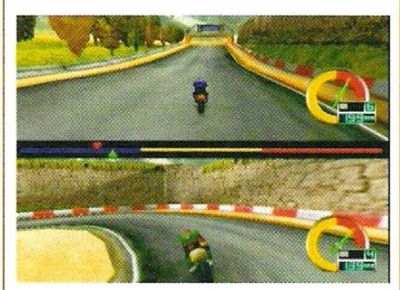
Electronic Arts' *Moto Racer 2* ist die beste Wahl für denjenigen, der ein reinrassiges Rennspiel ohne Simulations-Allüren fahren möchte. Die Rennmaschinen liegen tadellos auf den glatten Straßen, Enduros behält man in jeder Situation im Griff. Dazu schafft es das Programm, ein fabelhaftes Geschwindigkeitsgefühl zu erzeugen und den Spieler mit harmonischen, keineswegs aber einfachen Kurven bei Laune zu halten. Zwölf Straßenkurse und vier Geländestrecken sorgen für Abwechslung, der einfach handhabbare Streckeneditor für unendlichen Nachschub. Das einzige Manko von *Moto Racer 2* ist der völlig fehlende Realismus. *(hw)*

SPIELSPASS 86%

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Redline Racer

■ GENRE Action-Rennspiel ■ ENTWICKLER Imagineer
■ VERTRIEB Ubi Soft ■ USK o. A.



DOLLE DUELLE Im Splitscreenmodus poppt die Landschaft sehr spät auf.

So stellen sich Biker ihren Urlaub vor: vorbei an der Südsee, durch malerische Städte und über Küstenstraßen gen Sonnenuntergang. *Redline Racer* hat ein so leichtes Fahrmodell, dass in Nullkommanix schnelle Erfolge zwischendurch gelingen. Stürze haben keinerlei Auswirkungen auf die Motorräder, sondern sehen einfach nur cool aus. Für Unmut sorgen jedoch Clipping-Fehler und Pop-Ups und der seltsame Schwierigkeitsgrad: Auf einigen Strecken ist der Sieg nach ein, zwei Fehlern schon futsch, auf anderen Pisten hingegen kann man mit dilettantischer Fahrweise siegen. *(ao)*

SPIELSPASS **69%**

KURZTESTS PSX I N64 I DC I PC

Suzuki Alstare

■ GENRE Action-Rennspiel ■ ENTWICKLER Criterion
■ VERTRIEB Ubi Soft ■ USK o. A.



ANGST UND BANGE **Mit 200 Sachen geht's durch den dunklen Tunnel.**

Suzuki Alstare Extreme Racing stellt die PAL-Version des japanischen *Redline Racer* dar - allerdings etwas verbessert. Zum einen hat man mit Suzuki eine namhafte Lizenz an Land gezogen, zum anderen wurde die Grafik noch einmal kräftig überarbeitet. Die Texturen wirken nun allesamt wesentlich realistischer, was man vom Fahrverhalten leider nicht behaupten kann. Selbst auf vereister Strecke heizt man ohne Probleme mit über 200 km/h über die Piste. Das Spiel bietet nur einen sehr begrenzten Umfang und wird daher schnell langweilig, auch wenn die Meisterschaften anfangs recht schwierig sind. *(ao)*

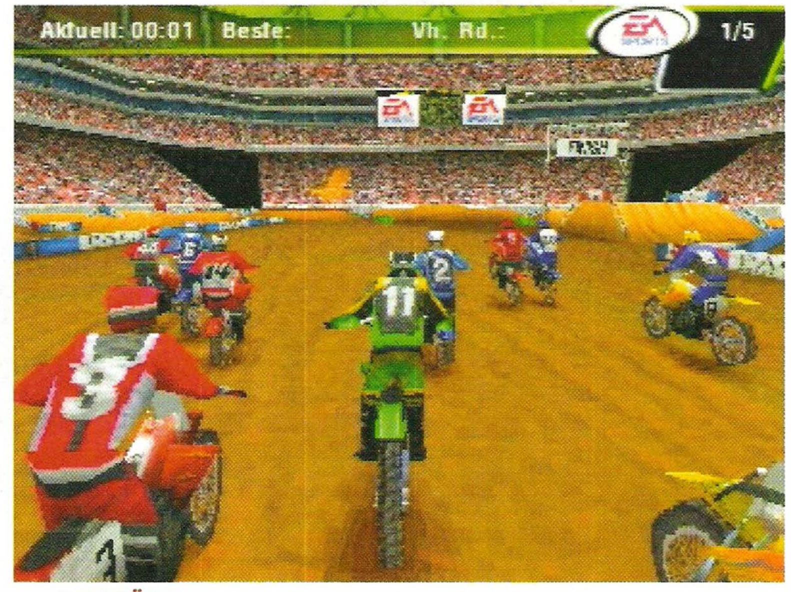
SPIELSPASS **69%**

Sandkastenspiele

Wer eine Sandpiste zum Stuntgebiet machen will, ist hier bestens aufgehoben.

FAKTEN ■ GENRE Action-Rennspiel ■ ENTWICKLER EA Sports ■ VERTRIEB Electronic Arts ■ USK o. A.

AUF EINEN BLICK
- 21 Kurse
- 25 Fahrer
- offizielle Lizenz



DICHT GEDRÄNGT **fahren die Biker kurz nach dem Start. Mit zunehmender Rennzeit baut sich der jedoch langsam Pulk ab. *(PSX)***

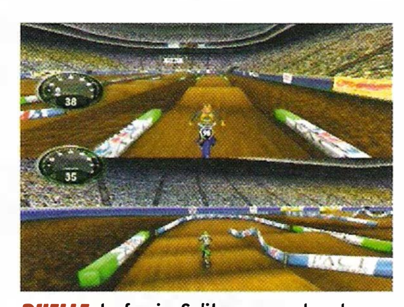
Springen, rasen, balancieren. Mit Supercross 2000 erhalten die Artisten unter den Rennfahrern ein geeignetes Spielfeld.

Als einer von 25 US-Spitzenfahrern können Sie auf 21 Originalpisten Ihr Motocross-Talent gegen die Konkurrenz unter Beweis stellen. Im Freestyle-Modus vollführen Sie halsbrecherische Stunts und trainieren Ihr Können. Maschinen diverser Marken von Honda über Yamaha bis Suzuki lassen sich umfassend tunen, wobei die Entwickler auf realistische Fahrphysik offenbar ganz besonderen Wert legten. Auf den fahrerisch anspruchsvollen In- und Outdoor-Pisten legen sich die schön animierten Fahrer beispielsweise tief in die Kurven, die Einstellung der Federgabeln wirkt sich dabei glaubwürdig auf das Fahrverhalten aus, auch die sonstigen Setup-Einstellungen verfehlen nicht ihre Wirkung.

Schon nach wenigen Minuten lassen sich Stunts ausführen, die sonst nur Top-Profis beherrschen.

Doch trotz aller Authentizität bleibt das Spiel eingängig. Im Handumdrehen ist die Steuerung erlernt und bald fährt man die ersten Titel heraus. Schon nach wenigen Minuten lassen sich Stunts ausführen, die sonst nur Top-Profis beherrschen. Dennoch wäre hier Raum für Verbesserungen geblieben: man hat nie wirklich das Gefühl, Maschine und Fahrer unter völliger Kontrolle zu haben. Ganz besonders betrifft dies die Nintendo-64-Variante, die mit den Standard-Gamepads kaum spielbar, mit einem zusätzlich erworbenen, analogen Lenkrad aber immerhin passabel spielbar ist.

Nico Winkelhaus/Matthias Glaser



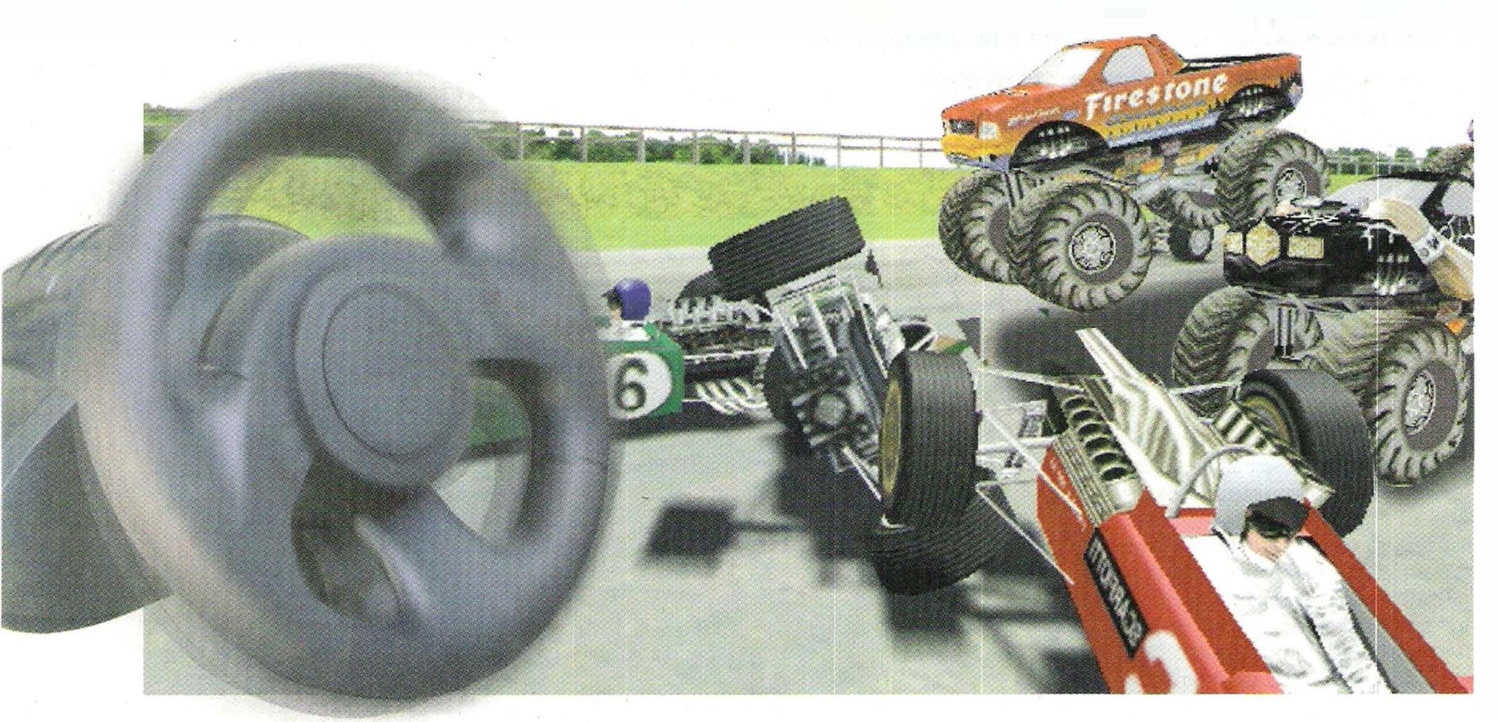
DUELLE **laufen im Splitscreenmodus ab, auch in anderen Perspektiven. *(N64)***

SUPERCROSS 2000 — PS N64

Kurzweilige Simulation, die vor allem durch die akkurate Fahrphysik der Maschinen überzeugt.

PLAYSTATION		NINTENDO 64	
Spieler	2	Spieler	2
DualShock	Ja	DualShock	Ja
Analog	Ja	Analog	Ja
Spielstände	Ja	Spielstände	Ja

SYSTEM	PS	N64
Grafik	75%	75%
Sound	70%	70%
Steuerung	70%	70%
Mehrspieler	80%	80%
WERTUNG	85%	81%



Das Ende einer Ära

Formula Pro Digital Guillemot schickt das letzte echte Thrustmaster-Lenkrad ins Rennen um die Pole-Position.

Die Steuer-Hardware überzeugt durchgängig, bei der Software ist Katzenjammer angesagt.

Nachdem Guillemot die Marke Thrustmaster aufgekauft hatte, war es extrem ruhig um den einstigen Controllerriesen geworden. Nun erscheint mit dem Formula Pro Digital endlich ein neues Produkt, das gleichzeitig als Schlusspunkt und Neuanfang fungiert. Es ist das erste Produkt seit der Übernahme und auch das letzte aus der Entwicklungsabteilung von Thrustmaster. Ähnlichkeiten mit Rennlenker-Vorgängern sind deshalb unübersehbar, angesichts der soliden Arbeit aber durchaus erwünscht. 199 Mark kostet das Digital, kein Pappenstiel für ein Lenkradsystem ohne Force Feedback. Thrustmaster-typisch fällt das grundsätzliche Design aus. Die breite Karosserie wird bombensicher auf den Tisch zementiert, auch die Pedale finden dank der Auflagepunkte guten Halt auf allen Oberflächen. Der eigentliche Lenker besitzt einen mittelstarken Widerstand und ist angenehm gummiert. Ein Schaltknüppel, zwei Wippen und vier Funktionsknöpfe bilden das Tastenensemble. Hardwareseitig sind die Grundlagen für ungetrübten Fahrspaß also geschaffen. Leider ist die mitgelieferte Software eine kleinere Katastrophe, hier sollten Sie unbedingt gleich die neue Version installieren, die auf Heft-CDs und im Internet zu finden ist. Sie beseitigt die gröbsten Schnitzer und sorgt auf diese Weise für eine bessere Spieleunterstützung. Für die reichlich dünne Dokumentation gibt es leider keine Abhilfe, so dass sich der Sinn einiger Software-Menüpunkte lediglich durch Ausprobieren erschließt. Fazit: Guillemot erreicht mit dem Formula Pro Digital den Thron bei Lenkrädern ohne Krafteffekte, angesichts der viel zu schlecht dokumentierten Software bleiben jedoch höhere Weihen verwehrt. *(tba)*



■ AUF WIEDERSEHEN Das Formula Pro Digital setzt einen würdigen Schlusspunkt unter die Thrustmaster-Erfolgsreihe und setzt die Messlatte für Guillemot hoch an.

Hersteller	Guillemot/Thrustmaster
Website	www.thrustmaster.com
Preis	Ca. DM 199,-
Telefon	0211-338000
Ausstattung	GUT
Features	SEHR GUT
Performance	SEHR GUT
WERTUNG	**85%**

Starker Neuzugang

FF Racing Wheel Guillemot schickt einen neuen Kraftlenker auf die Piste.

Steuermänner mit Force Feedback (FF) erobern immer stärker die Händlerregale. Guillemot liefert passend zu dieser Entwicklung ein brandneues Kraftlenkrad ab, das sich mit einem schicken Ferrari-Pferdchen schmücken darf. Das FF Racing Wheel basiert in seinen Grundzügen auf dem eher durchschnittlichen Race Leader FF, wurde aber in allen Punkten erheblich tiefer gelegt. So lässt sich das Wheel nun dank eines Doppelsystems aus Saugnäpfen und Halteschraube sicher an Tischunterlagen befestigen. Die Verbindung zum PC wird dank eines Zweifachsteckers entweder über die serielle Schnittstelle oder einen USB-Port hergestellt. Der eigentliche Lenker ist sehr handfreundlich gummiert, gut greifbar und mit einer soliden Grundfederung ausgestattet. Weiter geht es mit den zwölf Funktionsknöpfen, die abhängig vom Spiel komplett mit der wenig komfortablen Software programmiert werden können. Sie sind leider nicht sonderlich hochwertig ausgefallen und besitzen keinen sauberen Druckpunkt. Geschaltet wird alternativ mit dem echten Knüppel oder extra dafür vorgesehenen Wippen. Bei Gas und Bremse greift der Pilotenprofi zu den mitgelieferten Pedalen, die dank Metalleinlage, rutschfester Auflagen und gut gefederter Mechanik überzeugen können. Einsteiger vergreifen sich lieber an den analogen Hebeln, um den Spieleboliden in Fahrt zu bringen. Die Intensität der Krafteffekte lässt sich zwar über ein separates Menü justieren, doch selbst in der höchsten Einstellung rüttelt der Lenker eher artig an den Armen des Spielers. Insgesamt präsentiert sich das FF Racing Wheel als solider FF-Lenker mit einem vergleichsweise günstigen Preis. Der Sprung an die Spitze bleibt aber durch Detailschwächen verwehrt. *(tba)*

Hersteller	Guillemot
Website	www.guillemot.de
Preis	DM 249,-
Telefon	0211-338000
Ausstattung	GUT
Features	GUT
Performance	GUT
WERTUNG	**82%**



■ STARKER TOBAK
Guillemot punktet mit seinem Wheel nicht aufgrund des Ferrari-Logos, sondern wegen des durchdachten Hardwarekonzeptes.

Guillemot erfindet das Rad zwar nicht neu, ist aber auf dem besten Weg dazu.

Ebenfalls für Sie angespielt

Kurz vor Redaktionsschluss gaben die Hardware-Hersteller noch einmal ihr Bestes und stellten neue oder neu überarbeitete Lenkräder in die Ladenregale. Aus Zeitgründen konnten wir diese nicht auf Herz und Nieren prüfen, eine Wertung gibt es daher nicht.



Logitech Wingman Formula Yellow

Statt der üblichen schwarzen Lenkräder gibt es hier ein Gerät in knalligem Gelb. Dabei sieht der farbige Überzug nicht nur gut aus, sondern das gelbe Kunstleder sorgt beim Spielen auch für guten Halt in rasanten Streckenpassagen. Die Steuerung ist punktgenau und die Wippenschaltung angenehm leichtgängig. Einzig die Pedale sind etwas zu klein geraten und sorgen bei rasanten Manövern des Öfteren für Probleme. *(kb)*

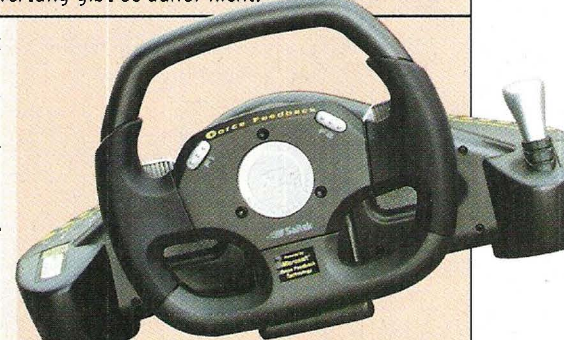
Hersteller	Logitech
Preis	DM 180,-
Website	www.logitech.de
Telefon	069-92032165

Microsoft SideWinder ForceFeedback

Der Urvater der heutigen Force-Feedback-Lenkräder kommt mittlerweile mehr und mehr in die Jahre. Zwar entsprechen Tasten, Pedale und Knöpfe immer noch aktuellen Qualitätsstandards, aber der FF-Effekt erinnert im direkten Vergleich zur Konkurrenz eher an einen übertourten Handmixer. Nichtsdestotrotz kommt gerade eine überarbeitete Version des Verkaufsschlagers in die Geschäfte, die mit guter Verarbeitung und präziser Steuerung überzeugen kann. *(kb)*



Hersteller	Microsoft
Preis	DM 299,-
Website	www.microsoft.de
Telefon	0180-5251199



Saitek R4 Force Feedback

Saitek hat mit dem R4 wohl das authentischste Lenkrad am Start. Gesteuert wird mit einem echten Formel-1-Hörnchen, geschaltet wird per Wippe oder Schaltknauf. Der Force-Feedback-Effekt vermittelt ein sehr gutes und (abhängig vom jeweiligen Spiel) auch überaus authentisches Fahrgefühl. Lenkung und Pedale sprechen hervorragend an und lassen echten Fahrspaß aufkommen. Eine Saitek-typische Unart ist die Bastelstunde, die nötig ist, um das Lenkrad vor dem ersten Einsatz fertig zu montieren. *(kb)*

Hersteller	Saitek
Preis	DM 279,-
Website	www.saitek.de
Telefon	089-54612710

Lenkräder ohne Ende

Die runden Controller für die PlayStation im Überblick. Wie Sie Autorennen am besten meistern.

Auf den folgenden Seiten haben wir für Sie die interessantesten Lenkräder für die Sony PlayStation zusammengestellt.

Viele PlayStation-Rennfahrer gurken noch per Analog-Stick über die Piste, dabei ist das Lenkrad klar die bessere Wahl.

Mit einem soliden Zubehör-Lenkrad bringen Rennspiele gleich nochmal soviel Spaß. Trotzdem behandeln die meisten PlayStation-Spieler die Controller-Wahl eher stiefmütterlich. Wer im Renn-Duell mit dem grauen Digitalcontroller von Sony jedoch keine zufrieden stellenden Ergebnisse erzielt, sollte es mal mit einem optimalen Steuergerät versuchen. Meist reicht schon die Wahl eines guten Lenkrads, um wesentlich besser abzuschneiden. Aber warum ein Lenkrad, fragen Sie sich, wenn ich noch das alte Gamepad habe? Ganz einfach: Auch wenn Sie Rennspiele noch mit dem grauen Sony-Gamepad ohne runden Analog-Joystick spielen, sind Sie beim Fahren extrem eingeschränkt. Entweder Sie steuern zu hart nach rechts und links oder fahren stur geradeaus. Feinere Abstufungen lassen digitale Gamepads nicht zu. Benutzen Sie hingegen ein analoges Gamepad (mit Mini-Joystick), dann können Sie auch mal sanft nach links oder rechts lenken. Ein voll analoges Lenkrad bietet ihnen jedoch noch viel mehr Spielraum als jeder Mini-Joystick. Auf den folgenden Seiten haben wir daher die interessantesten Lenkräder für Sonys PlayStation für Sie zusammengestellt.

Bernd Holtmann



Lenkräder im Marktüberblick

Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Auswahl der besten Lenkräder, die Sie kaufen können. Mit dieser Tabelle können Sie wesentliche Eigenschaften der aufgeführten Lenkräder vergleichen – per Webseite oder Info-Telefonnummer können Sie weitere Infos erhalten.

Hersteller/Vertrieb	Produkt	Info-Telefon	Webseite	Preis (ca.)	Wertung
Guillemot	Shock2 Racing Wheel	0211-338000	www.guillemot.com	DM 120,-	87%
InterAct	Concept 4 Racing Wheel	04287-125133	www.interact-europe.de	DM 180,-	85%
Electronic Land	Zero Dead Band	-	www.madrom.de	DM 120,-	84%
Vidis	D-Force-SX	040-51484048	www.vidis.com	DM 80,-	81%
Joytech	Jordan Gran Prix Racing Wheel II	0221-94861050	www.dynatex.de	DM 130,-	79%
Saitek	R150	04287-125133	www.saitek.de	DM 180,-	78%

Das Ferrari-Lenkrad

Guillemot Shock2 Racing Wheel: Mit offizieller Ferrari-Lizenz kommen Sie fast wie Schumi hochtourig auf die Piste.



■ **OFFIZIELL**
Mit schwarz-gelbem Logo und der Lizenz vom Ferrari-Rennstall in der Hand fährt es sich gleich etwas standesbewusster dem Sieg entgegen.



Beim Shock2-Rad haben Sie bis zur PlayStation mehr als zwei Meter Kabel zur Verfügung. Für ein ordentliches Asphalt-Gefühl sorgen die zwei Dual-Shock-Motoren. Guillemots Ferrari-Rad ist NegCon-kompatibel, so dass *Ridge Racer*-Fans auch kräftig lenken dürfen. Für sichere Tischhaftung sorgen vier abnehmbaren Gumminoppen an der Unterseite des Lenkrads sowie ein Metallbügel, der sich leicht an der Tischkante befestigen lässt. Für heftige Lenkradbelastungen ist das Shock2 allerdings nicht ausgelegt. Trotz insgesamt guter Verarbeitung ist die Steuerung leider nicht sehr präzise. Für wirklich exakte Ideallinien-Runden brauchen Sie daher einige Übung. Beim Test mit *Gran Turismo 2* und *Nascar 99* zeigte sich das Shock2 sehr fahrfreudig. Mit Analog-Gamepad fährt man allerdings bei *Autobahn Raser II* besser; die Steuerung ist zu träge.

Hersteller	Guillemot
Website	www.guillemot.com/germany
Preis	DM 119,95
Telefon	0211-338000
Ausstattung	Gut
Features	Ferrari-Lizenz
Performance	Gut
WERTUNG	**87 %**

Günstiger Lenkspaß

Vidis D-Force SX: Solides Sportlenkrad zum Schnäppchenpreis bringt auch Teilzeit-Zockern Spaß.

Das Brooklyn D-Force-SX-Lenkrad bietet ausgiebiges Rennvergnügen für den schmalen Geldbeutel. Es lässt sich durch Saugnäpfe relativ rutschfest auf dem Tisch aufsetzen. Statt der üblichen Pedale bedienen Sie Gas und Bremse mittels zweier Wippschalter, die hinter dem Lenkrad angebracht sind. Diese liegen gut in der Hand und lassen sich reibungslos bedienen. Etwas problematischer sind die L- und R-Knöpfe, die sich in der Mitte des Lenkrades befinden und sich nur schwer ohne größere Fingerakrobatik erreichen lassen. Bei manueller Schaltung im Spiel kann dies zu Problemen führen. Ergänzt wird die Ausstattung durch die Standard-Action-Buttons und vier Knöpfe für die digitale Steuerung.

Das Lenkrad lässt sich digital, analog und im NegCon-Modus betreiben und besticht durch eine sehr präzise Steuerung, mit der sich selbst auf schwierigen Kursen Bestleistungen erzielen lassen. Die spartanische Ausstattung ohne Pedale wird durch den äußerst günstigen Preis mehr als wettgemacht.



Hersteller	Vidis
Website	www.vidis.com
Preis	DM 80,-
Telefon	040-51484048
Ausstattung	Befriedigend
Features	Wippschalter
Performance	Gut
WERTUNG	**84 %**



■ **KOMPAKT**
Wippschalter dienen statt der üblichen Fußpedale zum Gasgeben und Bremsen.

Rennspezialist

Concept 4 Racing Wheel: Für höchste Ansprüche und doppelten Spaß.

Das Concept 4 Racing Wheel fällt beim ersten Blick durch sein hohes Gewicht und eine solide Verarbeitung auf. Hohe Standfestigkeit und Belastbarkeit auch bei harten Lenkmanövern ist dadurch klar gewährleistet. Neben den Metallwippen bietet das Racing Wheel sogar noch die Möglichkeit, den Neigungswinkel des Lenkers zu verstellen, um sich individuell an Körpergröße und die Fahrgewohnheiten und Vorlieben des Spielers anzupassen. Negativ: Der Dual-Shock-Modus benötigt ein extra Netzteil, so dass Sie immer eine zweite Steckdose in Reichweite brauchen, wenn Sie auf Rüttel-Effekte nicht verzichten wollen. Trotzdem: Ein solides Lenkrad mit durchdachter Tastenanordnung.



■ WIRKLICH SOLIDE
Ein günstiges Lenkrad mit durchdachter Tastenanordnung, an die man sich im Handumdrehen gewöhnt hat.



Hersteller	Inter Act
Website	www.interact.de
Preis	DM 180,-
Telefon	04287-125133
Ausstattung	Sehr gut
Features	Verstellb. Lenker
Performance	Gut
WERTUNG	85 %

Robustes aus Österreich

Zero Dead Band: Lenken wie ein junger Gott ist eigentlich gar nicht so schwer – man muss bloß wissen, womit.



Das Rad selbst lässt sich mittels einer abnehmbaren Klammer stabil und sicher auf der Tischoberfläche befestigen, so dass Sie sogar mit brachialem Krafteinsatz lenken können, ohne alle drei Runden ihr Steuergerät wieder festschrauben zu müssen. Auch die im Lieferumfang enthaltenen Fußpedale sind robust und rutschfest und vermitteln fast ein Fahrgefühl wie in einem echten Wagen. Auch die Kombinationsmöglichkeiten dieses Peripherie-Zubehörs mit der Konsole sind ausreichend üppig: Betreiben lässt sich das Gerät im Analog-, Digital-, und NegCon-Modus. Dank der „Zero Dead Band"-Technologie funktioniert - dies ist sicher das wesentlichste Plus des Lenkers - die Fahrzeugsteuerung ausgesprochen präzise und reagiert minutiös auch auf leichteste Fingerbewegungen. Dass auch das Steuer selbst sehr angenehm und gut in der Hand liegt, rundet den sehr positiven Gesamteindruck bestens ab.

■ INNERE WERTE
Das Zero Dead Band überzeugt durch schmuckes Design und wirklich sehr gute Lenkeigenschaften.

Hersteller	Electric Land
Website	http.electronicland.at
Preis	DM 120,-
Telefon	0043-1-5057635-10
Ausstattung	Gut
Features	Klammerhalterung
Performance	Sehr gut
WERTUNG	87 %

Lizenz-Lenker von Joytech

Jordan Gran Prix Racing Wheel II: Das solide Steuergerät von Joytech eignet sich für jede Art von Rennspiel



■ **VIELSEITIG** Das solide Jordan Gran Prix Racing Wheel II eignet sich für jede Art von Rennspiel.

Das Jordan-Lenkrad besitzt einen soliden Standfuß, der mit Saugnäpfen am Tisch befestigt werden kann und hat einen Schaltknüppel. Leider fehlt die Möglichkeit, das Gerät mit einer Tischhalterung zu befestigen, aber auf einer einigermaßen glatten Oberfläche gibt es keine Schwierigkeiten mit dem Halt. Die beiliegenden Pedale sind nicht sehr stabil, halten jedoch normaler Belastung ohne Schwierigkeiten und auch auf längere Sicht stand. Die Menüführung ist allerdings nicht selbsterklärend, so dass man für die optimale Renneinstellung nicht umhin kommt, das mitgelieferte Handbuchs zu Rate zu ziehen. Ist erst alles an Ihre Erfordernisse angepasst, können Sie loslegen. Beim ersten Test erweist sich das Lenkrad jedoch als etwas gewöhnungsbedürftig. Vor allem reichen nur zwei Sensibilitätseinstellungen einfach nicht aus. Lenkbewegungen werden erst spät registriert und fallen dann oft zu stark aus. Dadurch wird anfangs nahezu jede Fahrt zur wilden Zickzack-Tour. Hat man sich jedoch auf die eigenwillige Art des Lenkens eingestellt, kommt man damit zurecht.

Hersteller	Joytech
Website	www.joytech.com
Preis	DM 130,-
Telefon	0221-94861050
Ausstattung	Befriedigend
Features	Jordan-Lizenz
Performance	Gut
WERTUNG	**79%**

Ein Lenkrad im schicken Design

Saitek R150: Ungewöhnliches Design und ordentliche Verarbeitung sind eindeutig die Pluspunkte des RX 150.

Bei diesem Lenkrad fällt zunächst der fehlende Standfuß auf. Dieser ist zwar auf der Packung abgebildet, wird aber erst auf Anfrage nachgeliefert. Ein entsprechender Hinweis findet sich in der Packung, hätte aber auch auf dem Außenkarton sicher nicht geschadet und manchen Kunden vor einer Enttäuschung beim Auspacken bewahrt. Der Lenker kann indessen in vielen verschiedenen Modi betrieben werden, wodurch eine Unterstützung von fast jedem erhältlichen Rennspiel quasi garantiert ist. Besonders auffällig sind die stabilen Pedale. Das Gerät unterstützt die Dual-Shock-Funktionen und benötigt dazu eine extra Stromquelle, wofür sich leider nur Batterien einsetzen lassen. Das rot-schwarze Design macht einiges her, allerdings sind dadurch die Tasten und Bedienelemente kaum zu erkennen. Vor allem die Schalter für die Modus-Auswahl an der Unterseite des Lenkers sind aufgrund dessen schwer erreichbar. Die Formel-1-Schaltwippen sind aus Kunststoff – hier hegt man oft die Befürchtung, sie könnten beim Einsatz abbrechen. Immerhin ist im Lieferumfang eine Demoversion des Rennspiels *Racing Simulation 2* von Ubi Soft enthalten, so dass man sofort durchstarten kann.



Hersteller	Saitek
Website	www.saitek.com
Preis	DM 180,-
Telefon	04287-125133
Ausstattung	Gut
Features	Multi-Kompatibel
Performance	Gut
WERTUNG	**87%**



■ **FERRARI-ROT** Das Lenkrad könnte rein optisch wirklich aus einem aufgemotzten Rennwagen stammen, das Design erinnert an handelsübliche Sportlenker.

An jedem zweiten Sonntag

Der Sprung ins kalte Wasser führt meist zu einem Desaster. Eine besonnene Planung ist ein unbedingtes Muss.

Um ein Rennwochenende erfolgreich abzuschließen, bedarf es mehr, als sich nur auf das Rennen zu konzentrieren. Nutzen Sie intensiv die freien Trainingstage, um die bestmögliche Abstimmung für Ihr Fahrzeug zu ermitteln. Da Ihnen für das gesamte Rennwochenende nur sieben Sätze Reifen zur Verfügung stehen, sollten Sie mit den Gummiwalzen vorsichtig haushalten. Planen Sie für den Sonntag auf jeden Fall drei neue Reifensätze ein und für das Qualifying zwei. Somit bleiben Ihnen fürs Training lediglich zwei Reifensätze übrig.

Das freie Training

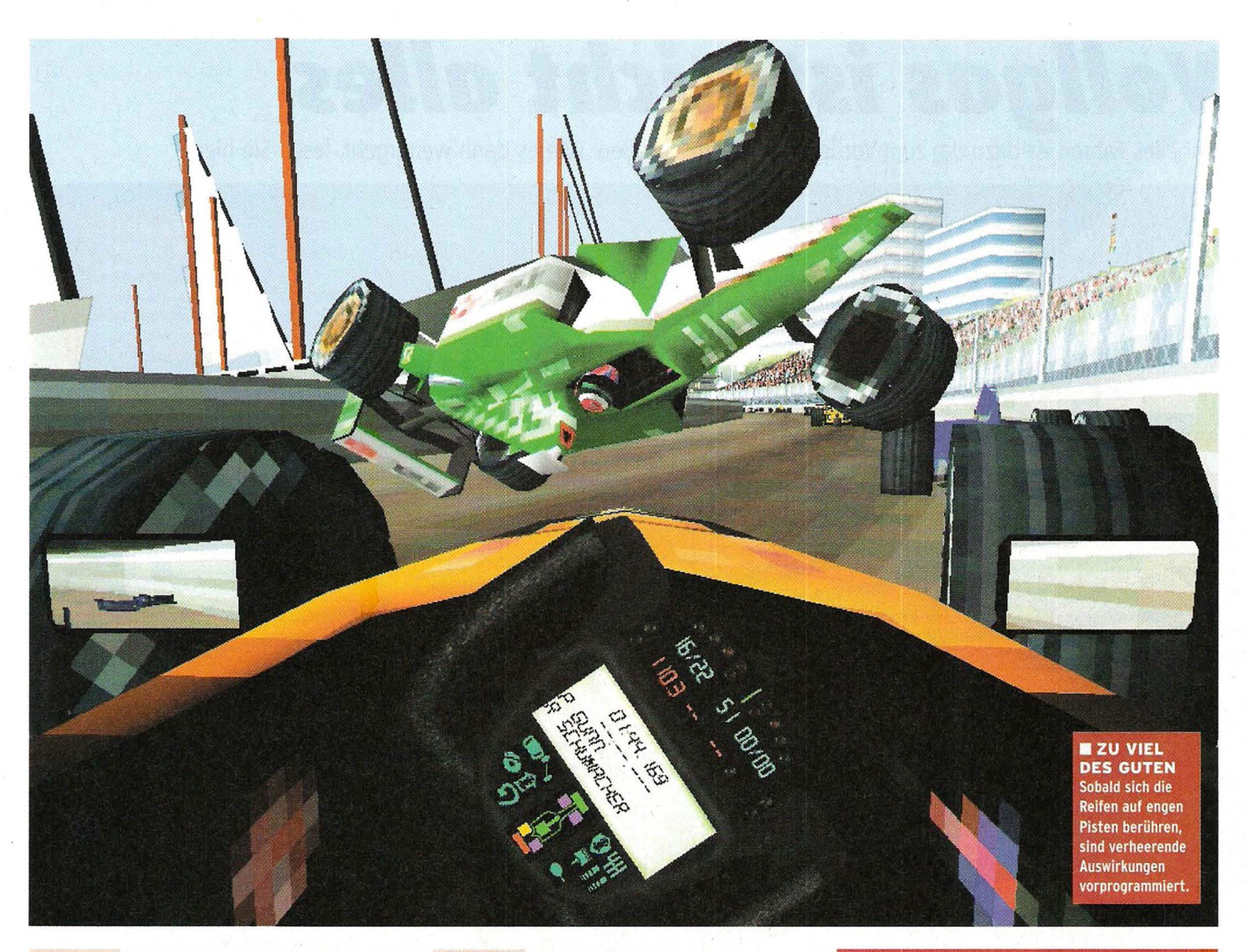
Wie stimme ich mein Fahrzeug am besten auf die Strecke ab - und das möglichst noch vor dem eigentlichen Rennen?

Da die harten Gummis wesentlich robuster sind, sollten Sie die ersten Runden zuerst mit der haltbareren Mischung befahren, um ein Gefühl für die Stecke bei den momentanen Witterungsverhältnissen zu bekommen. Selbst kleinere Temperaturschwankungen oder Winde verleihen dem Kurs einen ständig neuen Charakter. Nachdem Sie sich eingefahren haben, nehmen Sie die ersten Runden unter die Räder. Tanken Sie Ihren Boliden zur Hälfte auf und geben Sie Gas. Achten Sie darauf, ob sich der Wagen in den Kurven gut steuern lässt oder ob er auszubrechen droht. Im letzten Fall sollten Sie sich unter Umständen für etwas mehr Flügel entscheiden. Liegt hingegen Ihre Endgeschwindigkeit unter der eines gleichwertigen Teams, können Sie entweder ein wenig Flügel zurücknehmen oder die Drehzahl erhöhen. Bedenken Sie jedoch, dass Ihr Motor bei höheren Drehzahlen wesentlich schneller seinen Geist mit dumpfem Knall aushaucht. Das sieht zwar spektakulär aus, erfreut aber nur die Konkurrenz. An heißen Tagen sollten Sie daher lieber mit bescheidenem Drehzahlbegrenzer auf Punktejagd gehen und die Motorenplatzer den Mitbewerbern überlassen. Wer gewinnen will, muss schließlich auch ankommen ...

Sollte ich mich gleich auf eine Gummimischung festlegen?

Nachdem Sie also nach stundenlanger und mühevoller Kleinarbeit ein brauchbares Setup gefunden haben, sollten Sie sich noch einmal mit der weichen Gummimischung auf

■ **BESTENS VORBEREITET** Ein einzelner Grand Prix besteht aus weit mahr als nur dem Rennen. Eine gute Vorbereitung ist die halbe Miete.



■ ZU VIEL DES GUTEN Sobald sich die Reifen auf engen Pisten berühren, sind verheerende Auswirkungen vorprogrammiert.

die Runden begeben. In der Regel sind Sie mit den weichen Pneus schneller unterwegs als mit den harten. Dies hat zwei Gründe. Erstens sind die Reifen griffiger und zweitens können Sie, da man mit weichen Gummis in der Regel einen zusätzlichen Boxenstopp einlegen muss, mit weniger Treibstoff ins Rennen gehen. Sie haben also beim Start bereits den Vorteil, schneller vom Grid zu kommen. Diese Rechnung geht allerdings nur dann auf, wenn Sie tatsächlich mindestens eine halbe Sekunde pro Runde schneller fahren als auf harten Rillen. Ein Boxenstopp kostet Sie im Schnitt 30 bis 40 zusätzliche Sekunden.

Wie erkenne ich, welche Rennstrategie ich wählen soll?

In Ihre Reifentaktik sollten Sie auch die voraussichtliche Startposition mit einbeziehen. Falls die Zeiten der Konkurrenz deutlich über Ihren liegen, so können Sie damit rechnen, dass Sie von einem mittleren Startplatz aus ins Rennen gehen. Dies bedeutet für Sie, erst einmal rundenlang hinter den Gegnern herzufahren und mühsame Überholmanöver zu riskieren, während sich die Spitze ungehindert aus dem Staub macht. Entscheiden Sie sich in diesem Fall für die harten Reifen und tanken Sie Ihren Wagen randvoll. Sie sparen sich auf diese Weise nicht nur einen Boxenstopp, sondern können auch manchen vorwegfahrenden Piloten überholen, während er vor Ihnen in die Box muss. Je länger Sie vor dem ersten Boxenstopp auf der Strecke bleiben, desto mehr Plätze können Sie risikolos gutmachen.

Wie bereite ich meine Reifen auf das Rennen vor?

In der letzten Runde des letzten Trainingstages sollten Sie noch einmal frische Reifen aufziehen und bedächtig eine Runde fahren. Mit diesem leicht eingefahrenen Reifensatz, der nun seine rutschige Oberfläche verloren hat und etwas angeraut wurde, sollten Sie ins Rennen gehen. Dieser Reifensatz wird Ihnen, sofern Sie keinen Fehler machen, einen optimalen Start bescheren!

Das Qualifying

Wie erreiche ich eine möglichst gute Startposition? Welche Strategie wähle ich für das Qualifying?

In nur zwölf Runden müssen Sie die optimale Zeit hinlegen. Je nach Strategie bleiben Ihnen sechs oder vier fliegende Runden. Auf verschleißarmen Stecken oder mit harten Gummis können Sie drei Angriffe mit je vier Runden (Einfahrrunde, zwei fliegende und eine Auslaufrunde) starten. Auf weichen Reifen ist im Schnitt die Drei-Runden-Taktik (Einfahrrunde, eine fliegende und eine Auslaufrunde) am sinnvollsten.

Da in der Formel 1 Geld weniger wert ist als eine hundertstel Sekunde Vorsprung, sollten Sie für die paar Runden dem Motor Extra-Drehzahlen gönnen. Sie haben noch genügend Reifen gespart, um vor jedem Angriff einen Satz neue Schlappen aufzuziehen. In der Einlaufrunde sollten Sie die Gummis vorsichtig auf Betriebstemperatur bringen, damit sie sich bei den fliegenden Runden optimal in den Asphalt krallen.

Peter Gunn

Vollgas ist nicht alles

Schnelles Fahren ist dazu da, zum Vordermann aufzuschließen. Wie es dann weitergeht, lesen Sie hier.



■ **DAS WILL MAN SEHEN** Eine Entscheidung steht an, wenn zwei Boliden Kopf an Kopf auf die nächste Kurve zurasen.

Überholchancen zu erkennen und konsequent zu nutzen, ist mindestens genauso wichtig wie ein leistungsstarkes Auto. Verschiedene Kurven erfordern unterschiedliche Überholtaktiken. Um erfolgreich auf den virtuellen Pisten zu sein, sollten Sie das Überholen vor normalen Kurven und Schikanen gut beherrschen. Aber nicht nur das Überholen will gelernt sein, sondern auch das Nicht-überholt-werden!

Ich rase wie der Teufel und gewinne trotzdem kein Rennen!

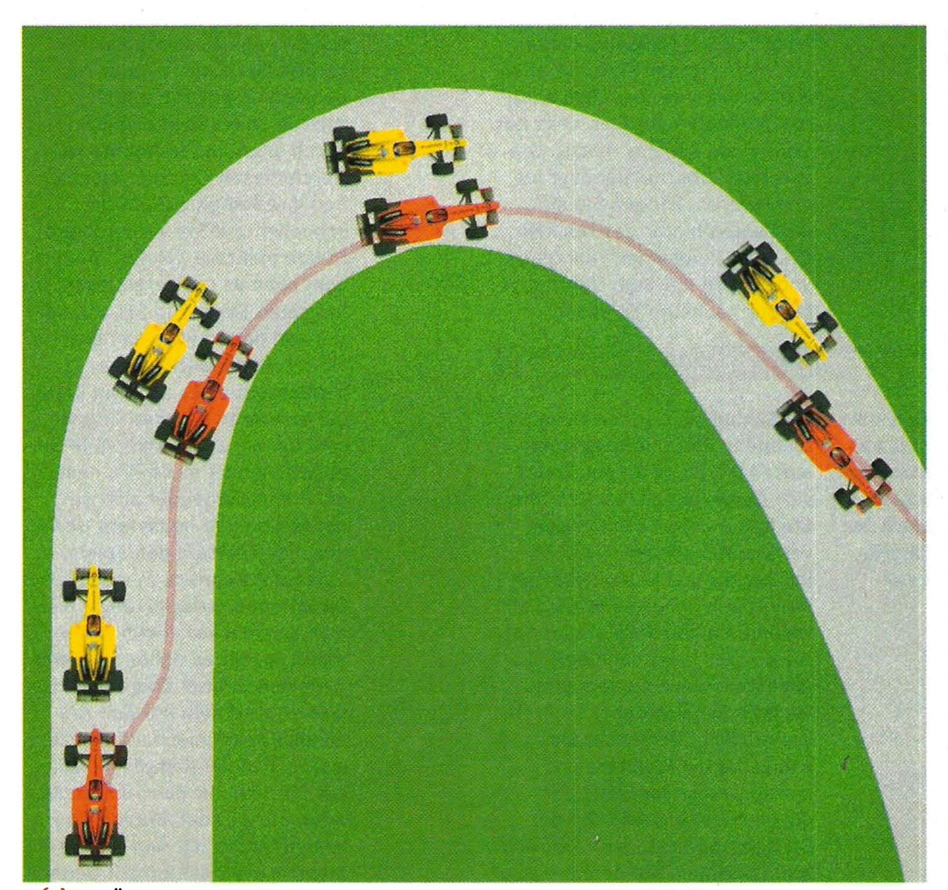
Ein Rennen gewinnt nicht zwangsläufig derjenige, der im schnellsten Auto sitzt, sondern derjenige, der auch bereit ist, aggressiv zu fahren und Überholchancen konsequent zu nutzen. Der beste Lehrmeister ist natürlich das Leben selbst – doch wer nicht die Möglichkeit besitzt, auf einer echten Rennstrecke mit echten Gegnern zu fahren, muss sich anders behelfen. Man kann erstaunlich viel von den Übertragungen lernen, die im Fernsehen gezeigt werden. Allerdings sind es weniger die mittlerweile allzu braven Formel-1-Rennen als die Motorradrennen, in denen die richtige Mischung aus Mut, blindem Selbstvertrauen und Können demonstriert wird. Ganz nebenbei: Den Fachkommentaren sollte man nicht immer glauben!

Wo bekomme ich hilfreiches Anschauungsmaterial?

Stottergas

Nach jeder engen Kurve werde ich überholt oder rutsche gar ins Kiesbett. Was kann ich dagegen unternehmen?

Um dem Gegner in den Kurven nicht die Chance zu geben, sich in Ihren Windschatten hineinzusaugen, sollten Sie die Kurve so schnell wie möglich passieren. Das Rezept hierfür lautet: Stottergas. Wie Sie (hoffentlich nur in Simulationen) sicherlich selbst schon erfahren haben, endet das Herausbeschleunigen aus Kurven bei stark eingeschlagenem Steuer meist mit einem Abflug. Ihre Räder drehen durch und Sie werden vom Heck überholt. Um dies zu vermeiden, sollten



DÉJÀ VU Üben Sie so lange, bis Ihnen diese Prozedur in Fleisch und Blut übergeht. Zu mehr als 90 Prozent werden Sie mit dieser Taktik auf Platzkampf gehen, da auf Geraden ein Überholen kaum möglich ist.

Sie mehrmals pro Sekunde das Gaspedal hinuntertreten und gleich wieder lösen. Mit der Tastatur ist das natürlich recht einfach, mit Pedalen gehört hingegen viel Übung dazu. So können Sie gleichzeitig den Wagen beschleunigen und geben den Rädern dennoch Gelegenheit, kurzzeitig wieder Grip zu bekommen und den Boliden zu stabilisieren. Dieser Trick funktioniert bei fast allen Rennspielen und wirkt sich kaum auf die tatsächlich erzielte Beschleunigung aus.

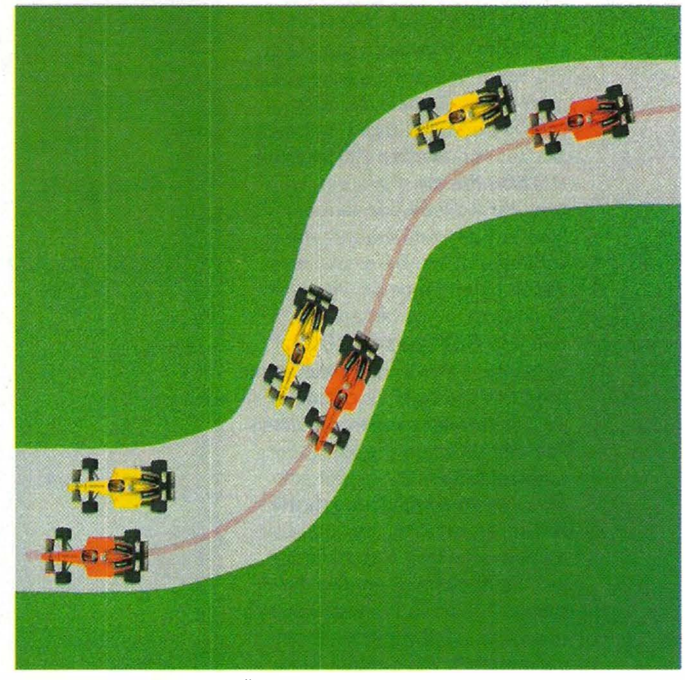
Überholen vor Kurven

Meine Endgeschwindigkeit reicht nicht aus, um auf Geraden zu überholen. Wie komme ich dennoch an meinen Gegnern vorbei?

Um einen schnellen Gegner vor einer Kurve nach hinten zu verweisen, müssen Sie das Überholmanöver schon früh einleiten. Dazu gehört, frühzeitig in den Windschatten des Gegners zu fahren, um durch den aerodynamischen Vorteil an Geschwindigkeit zuzulegen. Sobald Sie vom vorderen Fahrzeug angesogen werden, scheren Sie auf die Innenbahn aus und fahren neben den Kollegen. Nun beginnt die kritische Phase. Sie dürfen erst minimal später bremsen als Ihr Nebenbuhler, um vor ihm in die Kurve einzufahren. Da die Ideallinie in der Regel am Scheitelpunkt der Kurve in der Innenseite liegt, kreuzen Sie automatisch diese Linie, wenn Sie sich innen einbremsen. Falls Sie dabei aber zu stark in die Eisen gehen, hat Ihr Kollege wiederum die Chance, Sie außen herum zu kassieren und seine alte Position wieder einzunehmen. Mit einem guten Bremsmanöver Ihrerseits können Sie ihm den Weg abschneiden und verhindern durch frühzeitiges Beschleunigen, möglicherweise mit Stottergas, dass der Gegner über die Außenbahn an Ihnen vorbeizieht. Sobald Sie aus der Biegung beschleunigen, lenken Sie Ihren Boliden auf die Außenbahn, über die meist auch die Ideallinie läuft. Je nach Spiel muss ein neben Ihnen fahrender Gegner nun ent-



BESCHLEUNIGEN UND BREMSEN Hier sehen Sie die Bremspunkte (rot), die Beschleunigungspunkte (grün) und Stottergas-Strecken (unterbrochen).



SPANNUNG PUR Um ein Überholmanöver in der Schikane erfolgreich abzuschließen, bedarf es zweier geübter Piloten und einer Prise Glück.

weder bremsen oder ins Kiesbett fahren, manchmal bleibt er aber auch auf seiner Linie und Sie kollidieren mit ihm. Erst ein Blick in den Rückspiegel bestätigt Ihnen, ob Sie wieder einmal erfolgreich waren oder ob Ihr Gegner noch neben Ihnen auf der Lauer liegt. Im letzteren Fall müssen Sie ein Vabanque-Spiel wagen: Entweder drängen Sie Ihren Kontrahenten ins Kiesbett oder Sie warten bis zur nächsten Kurve, um das Manöver zu wiederholen. Mit etwas Pech ist dann aber Ihr Gegner in der besseren Ausgangslage und Sie müssen den eben erarbeiteten Platz wieder abgeben.

Überholen in Schikanen

Wenn ich in einfachen Kurven überholen kann, dann muss das doch auch in Schikanen gehen?

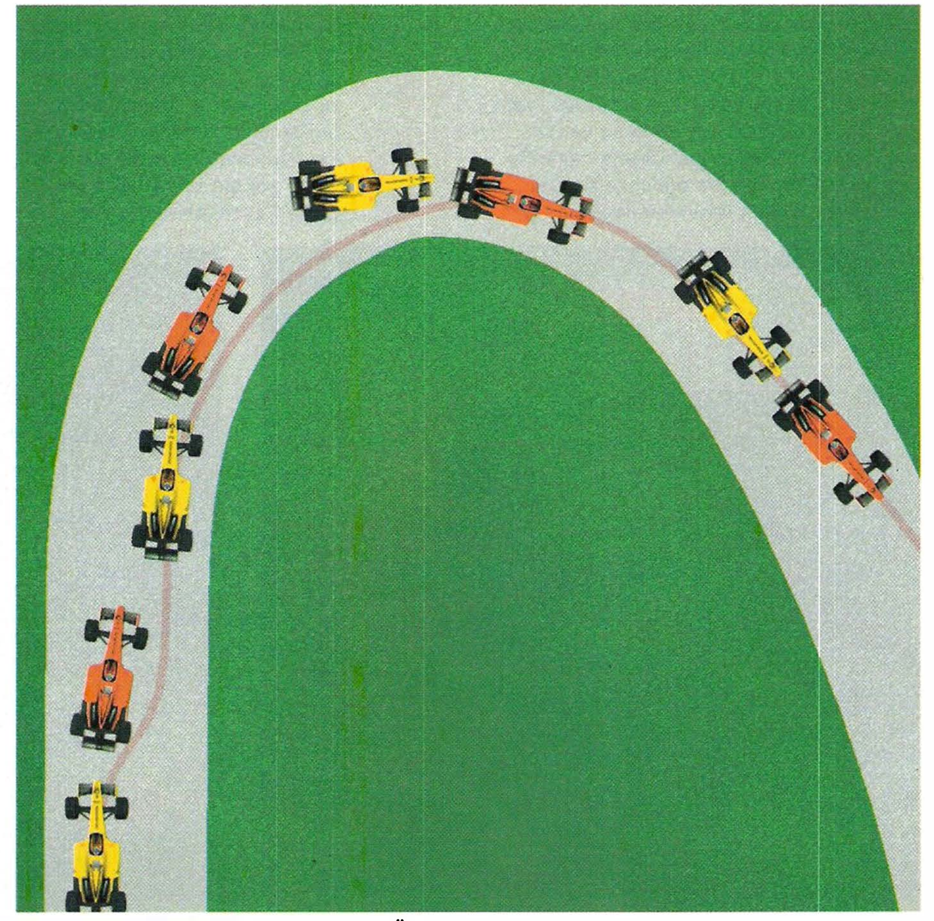
In einer Schikane erfolgreich zu überholen, bleibt den Profis vorbehalten. Dieses Manöver erfordert Millimeterarbeit, eine gute Kenntnis des Fahrzeugs und der Schikane sowie einen zu überholenden Kollegen, der ebenfalls die Nerven behält, wenn die enge Schikane noch enger wird! Und nicht zuletzt eine große Menge Glück ... Im Gegensatz zum Standardmanöver greifen Sie diesmal nicht auf der Innenbahn an, sondern attackieren den Vordermann auf der Außenseite. Kurz vor der Schikane schlüpfen Sie aus seinem Windschatten und pirschen sich an seine Seite. Sobald er den Scheitelpunkt der ersten Biegung passiert hat, müssen Sie sich neben ihm befinden, da er Sie sonst von der Strecke drängeln würde. Sobald Sie aber direkt neben ihm fahren, nehmen Sie bei der zweiten Kurve automatisch die Ideallinie ein, während Ihr Kollege den langen Weg auf der Außenbahn einschlagen muss. Da er auf diese Weise einen längeren Weg zurücklegen muss, haben Sie, falls Sie nicht zu spät aus der Schikane heraus beschleunigen, am Ende die Nase vorn und eine Position gewonnen. Ob diese Technik funktioniert, ist ebenfalls bei jedem Rennspiel anders. Wenn computergesteuerte Fahrer auf ihrer Ideallinie beharren oder ihre Geschwindigkeit nicht optimal an den durch Sie veränderten Kurvenradius anpassen, sind Kollisionen unvermeidlich. Bei einigen Simulationen müssen Sie sogar beachten, wen Sie überholen: Junge oder aggressive Fahrer machen seltener Platz als alte Hasen. Mehr als bei allen anderen Techniken gilt hier, dass nur Übung den Meister macht. Um derartige Überholmanöver zu provozieren, hängen Sie sich am besten hinter das Heck eines sehr langsamen Fahrzeugs und warten mit dem Überholen bis zur nächsten Schikane.

Kampflinie fahren

Wie verhindere ich, dass mir ein Konkurrent meine hart erkämpfte Position streitig macht?

Sobald ein Gegner formatfüllend in Ihrem Rückspiegel auftaucht, ist es an der Zeit, sich Gedanken zu machen, wie Sie Ihre momentane Position verteidigen können. Da auch Ihr Gegner das Einmaleins der Renntaktik beherrscht, wird er vermutlich ebenfalls versuchen, Sie auf der Innenbahn der nächsten Kurve zu kassieren. Machen Sie sich daher so breit wie möglich! Verlassen Sie frühzeitig die Ideallinie und lenken Sie Ihr Fahrzeug auf die Innenseite, damit Sie der Drängler hinter Ihnen nicht ausbremsen kann. Sie nehmen also die Fahrlinie ein, die Sie selbst beim Überholen einnehmen würden. Mit diesem Spielchen können Sie einen Gegner rundenlang hinter sich halten. Allerdings ergeben sich dadurch gravierende Nachteile. Durch diesen Fahrstil verschleißen Ihre Reifen wesentlich schneller und Sie verlieren pro Runde mehrere Zehntel. Außerdem kann es passieren, dass Sie einen Gegner in Schach halten und dadurch ein weiterer Fahrer die Möglichkeit bekommt, auf einer anderen Linie Sie und Ihren direkten Gegner gleichzeitig zu überholen. In Simulationen ist es üblich, dass die Computergegner sich gegenseitig nicht behindern und quasi gemeinsam den Spieler aufs Korn nehmen. In manchen Situationen, beispielsweise wenige Runden vor einem Boxenstopp, macht es daher durchaus Sinn, den Gegner überholen zu lassen, statt sich auf Zeit raubende Kampfliniienduelle einzulassen. Auf die Kampflinie sollten Sie sich nur dann einlassen, wenn es nur noch wenige Runden zu fahren gilt und Sie die momentane Position auf Gedeih und Verderb verteidigen wollen.

Peter Gunn



KREATIVE LINIENSUCHE **Einen Gegner am Überholen zu hindern, ist Zeit raubend und verschleißt spürbar die Reifen. Allzu viele Runden übersteht kein Fahrer und kein Wagen diese Strapazen.**

Echte Millimeterarbeit

Gut zu fahren ist eine Sache, einen guten Wagen zu besitzen eine ganz andere – aber mindestens ebenso wichtig.



■ ABFLACHENDE KURVE Bei einer optimalen Einstellung ist der Abstand zum nächsthöheren Gang stets kleiner als zum vorherigen.

Einfach in den Boliden oder auf den Feuerstuhl zu steigen und loszufahren bringt zwar kurzfristig Spaß, aber wenn Sie auf der Jagd nach der letzten Hundertstel sind und Ihre eigenen Grenzen kennen lernen möchten, müssen Sie eine Menge Zeit in das Setup und das Feintuning investieren.

Wozu muss ich mir die unübersichtlichen, nichtssagenden Setup-Menüs antun?

Das Setup ist ausschlaggebend, ob sich der Wagen nervös steuert oder auch in engen Kurven wie ein Brett auf der Straße liegt. Da jeder Kurs einen anderen Charakter besitzt, müssen Sie auch für jede Strecke ein anderes Setup wählen. Je mehr Zeit Sie hier investieren, desto leichter werden Sie es im Rennen haben!

Spoiler

Die Aufgabe der Spoiler besteht darin, das Fahrzeug auf den Asphalt zu pressen. Je steiler Sie die Flügel einstellen, desto fester wird Ihr Bolide auf den Boden gepresst. Sie können auf diese Weise schneller durch die Kurven fahren und Ihr Fahrzeug bricht nicht so schnell aus. Natürlich bewirkt ein hoher Flügel auch entsprechende Nachteile. Da sich der Luftwiderstand durch eine hohe Einstellung stark vergrößert, können Sie langsamer beschleunigen als mit flachen Flügeln. Dasselbe gilt für die Maximalgeschwindigkeit. Ein oder zwei Zentimeter mehr Flügel können durchaus den Verlust von 20 bis 40 km/h der Endgeschwindigkeit bedeuten! Damit ist die Liste der negativen Eigenschaften aber noch nicht zu Ende! Durch den erhöhten Anpressdruck verschleißen Ihre Reifen schneller. Sie müssen daher unter Umständen einen zusätzlichen, Zeit raubenden Boxenstopp einlegen. Allerdings ergeben sich auch zwei kleine Vorteile: Wenn Sie einmal mehr die Box aufsuchen müssen, dürfen Sie zu Beginn des Rennens auch mit weniger Sprit an den Start gehen. Weniger Treibstoff bedeutet weniger Gewicht, das beschleunigt werden muss. Sie kommen also schneller aus den Startlöchern. Der zweite Vorteil ist, dass Sie einmal mehr die Reifen wechseln können und somit weniger auf deren Verschleiß achten müssen. Unter Umständen können Sie sogar auf die weichere Gummimischung zurückgreifen, um das Fahrzeug sicherer auf der Strecke zu bewegen.

Bremsbalance

Welchen Sinn haben unterschiedliche Einstellungen für die vordere und die hintere Bremse?

Positionen werden in der Regel nicht durch frühes Beschleunigen verbessert, sondern durch spätes Bremsen! Um sich am Gegner vorbeibremsen zu können, muss Ihre Bremsbalance optimal stimmen. Da sich beim

Bremsen das Gewicht nach vorn verlagert, sollten Sie auf jeden Fall mehr Bremskraft auf die Vorderräder legen! Je weiter Sie die Bremskraft nach vorn verlagern, desto stärker bremst Ihr Fahrzeug ab. Gleichzeitig steigt auch das Risiko des Übersteuerns, so dass Ihr Wagen leichter ausbrechen kann. Die Bremsbalance, die im Schnitt zwischen 55% und 65% auf den Vorderrädern liegen sollte, ermitteln Sie folgendermaßen: Fahren Sie mit Vollgas und nur wenig Sprit die schnellste Gerade entlang. Kurz vor der angrenzenden Kurve bremsen Sie das Fahrzeug so stark wie möglich ab! Achten Sie nun darauf, ob die Vorder- oder die Hinterreifen zuerst blockieren! Sollten die Hinterreifen zuerst aufheulen, verlagern Sie die Bremsbalance ein wenig nach vorn und drehen eine neue Runde. Im Idealfall sollten die Vorderräder einen winzigen Moment vor den Hinterrädern blockieren. Beachten Sie aber, dass sich während des Rennens das Bremsverhalten stets ändert! Ihr Wagen wird aufgrund des enormen Treibstoffverbrauchs pro Runde langsamer und die Griffigkeit der Reifen lässt ebenfalls pro Runde nach!

Getriebe

Sechs Gänge sind doch mehr als genug. Was gibt es da noch einzustellen?

Die Werte für die Getriebeeinstellung ermitteln Sie in der langsamsten Kurve und am schnellsten Punkt der Strecke. Begeben Sie sich wieder mit nur wenig Sprit auf die Stecke und rasen Sie die schnellste Gerade entlang. Sobald Sie die Höchstgeschwindigkeit erreicht haben, sollte sich das Fahrzeug im sechsten Gang befinden und mit nahezu maximaler Drehzahl arbeiten! In der langsamsten Kurve ermitteln Sie den niedrigsten Gang auf ähnliche Art. Sobald Sie durch die Kurve schleichen, sollten Sie sich im niedrigsten Gang befinden und die Drehzahl sollte im unteren bis oberen Bereich liegen.

Kleine Änderung

Alles ist optimal eingestellt. Gibt es noch mehr zu beachten?

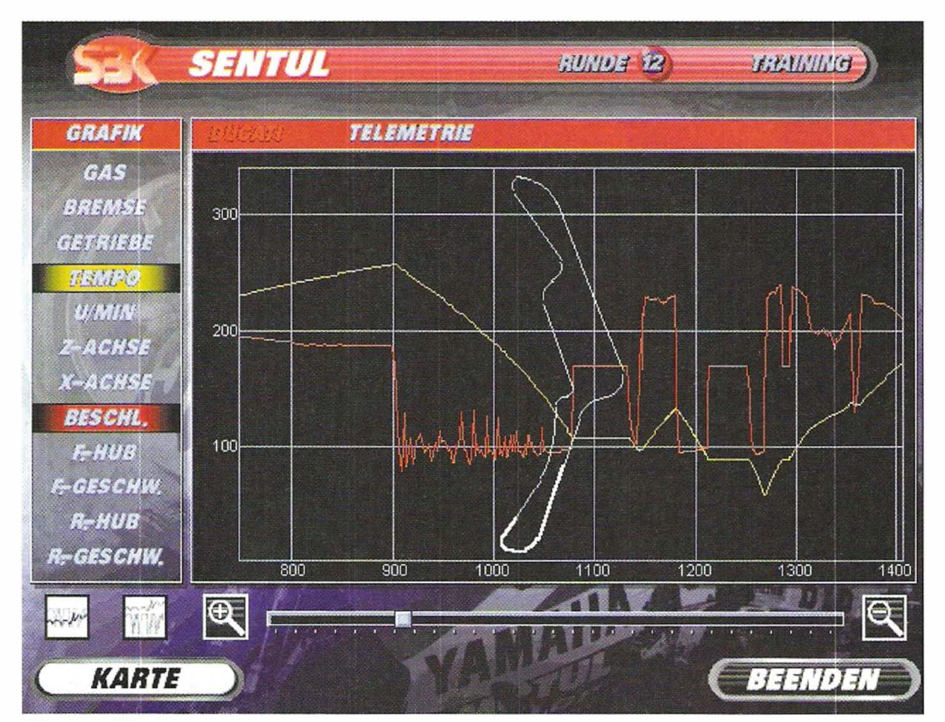
Begehen Sie nicht den Fehler, jede einzelne Einstellung für sich zu betrachten. Das Setup ist ein Zusammenspiel aller Einstellungen! Sollten Sie beispielsweise, nachdem Sie das Setup ermittelt haben, statt auf harten nun doch lieber auf weichen Reifen ins Rennen gehen, so müssen Sie Ihr gesamtes Setup darauf einstellen. Weiche Reifen bedeuten bessere Bodenhaftung, so dass Sie Ihre Flügel niedriger einstellen können. Niedrigere Flügel bewirken eine höhere Endgeschwindigkeit, so dass Sie die Gänge ein wenig auseinander ziehen sollten. Gleichzeitig bedeutet eine höhere Endgeschwindigkeit eine höhere Belastung der Bremsen; daher sollten Sie auch die Bremsbalance neu ermitteln.

TELEMETRIEAUSWERTUNG Diese Graphen von Getriebe und Drehzahl zeigen deutlich, dass das Setup für diese Rennstrecke alles andere als optimal ist: Der sechste Gang wird kaum genutzt, der erste umso häufiger.

Zusammenfassung:

- Je kurvenreicher der Kurs, desto steiler sollten die Flügel eingestellt werden.
- Die Bremsbalance sollte stets mehr auf den Vorder- als auf den Hinterrädern liegen.
- Die Gänge steigen in einer stetig abflachenden Kurve.
- Auch die Fahrweise muss an das Setup angepasst werden.

Peter Gunn

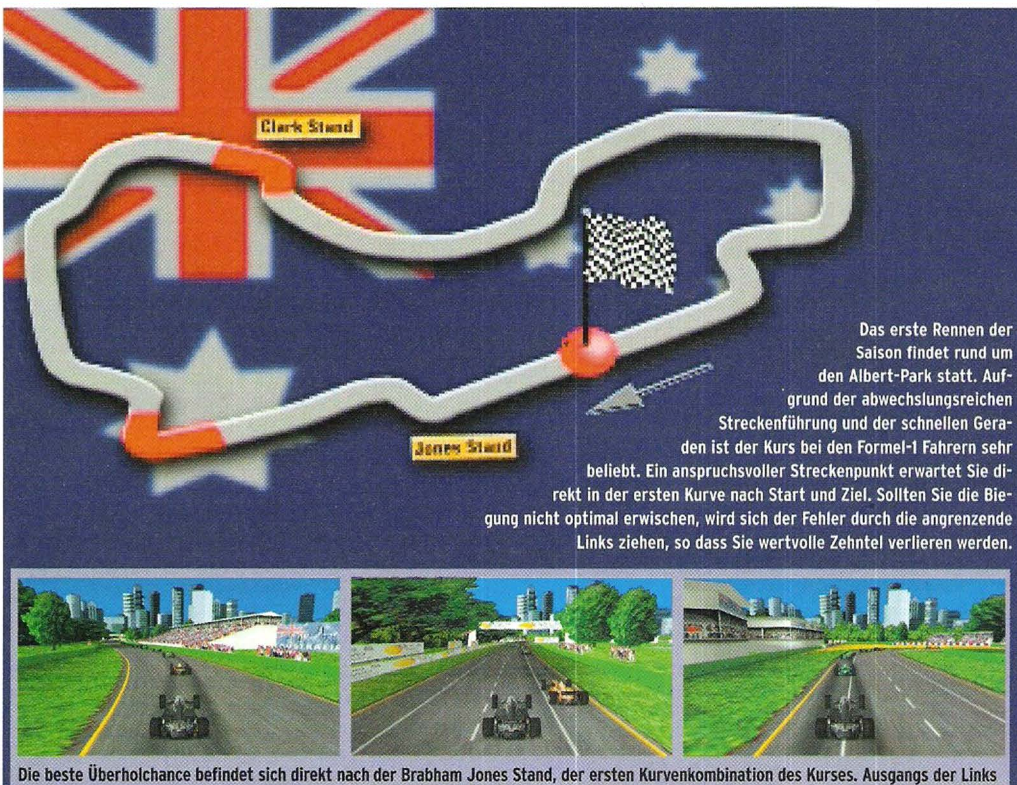


WER BIN ICH? Die Anzeige von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Streckenausschnitt lässt Rückschlüsse auf die eigene Fahrtechnik zu. Kleine Knicke im Tempobereich deuten Verbesserungsmöglichkeiten an.

Hier geht's rund

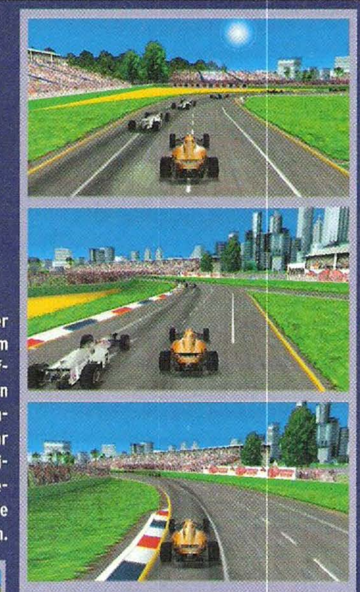
Jedes Jahr werden die Formel-1-Strecken leicht modifiziert: Neue Schikanen, veränderte Kurvenradien oder neu gestaltete Boxenausfahrten stellen alljährlich die Fahrer ebenso vor neue Herausforderungen wie die Spieldesigner. Die folgenden Tipps beziehen sich auf den aktuellen Stand der Dinge und sind für nahezu alle Rennspiele gültig. Besitzen Sie ein Spiel mit einer älteren FIA-Lizenz, sollten Sie auf einer ersten Testfahrt zunächst überprüfen, ob die beschriebenen Streckeneigenschaften auch bei Ihrem Spiel existieren.

AUSTRALIEN/MELBOURNE



Das erste Rennen der Saison findet rund um den Albert-Park statt. Aufgrund der abwechslungsreichen Streckenführung und der schnellen Geraden ist der Kurs bei den Formel-1 Fahrern sehr beliebt. Ein anspruchsvoller Streckenpunkt erwartet Sie direkt in der ersten Kurve nach Start und Ziel. Sollten Sie die Biegung nicht optimal erwischen, wird sich der Fehler durch die angrenzende Links ziehen, so dass Sie wertvolle Zehntel verlieren werden.

Die beste Überholchance befindet sich direkt nach der Brabham Jones Stand, der ersten Kurvenkombination des Kurses. Ausgangs der Links geben Sie so früh wie möglich Vollgas, um den Gegner risikolos auf der Geraden nach hinten zu verweisen. Falls Sie dieses Manöver in der ersten Runde versuchen, während Ihre Reifen noch nicht die optimale Betriebstemperatur erreicht haben, müssen Sie beim Beschleunigen extreme Vorsicht walten lassen, da Sie das Lehnkrad eingeschlagen haben und somit sehr schnell die Bodenhaftung verlieren können!



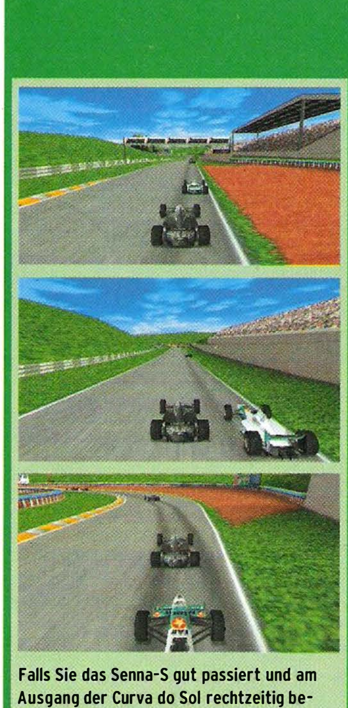
Schwieriger verhält es sich in der Clark Chicane, da Sie hier durch die Schikane überholen müssen. Bevor Sie in die Kurve eintauchen, lösen Sie sich aus dem Windschatten und fahren auf der Innenseite, Rad an Rad mit dem Noch-Vordermann, durch die Rechts. Sobald es in die Links übergeht, geben Sie Gas und nehmen aggressiv die Ideallinie ein. Ihr Konkurrent muss nun wohl oder übel zurückstecken, da Sie die Nase vorn haben und die Kurve laut Reglement Ihnen gehört.

BRASILIEN/SAO PAULO



Auch beim brasilianischen Grand Prix hat es die erste Kurve in sich! Diszipliniertes Fahren ist vor der „Curva Senna" Pflicht, um eine Massenkarambolage zu vermeiden. Da die Biegung steil abfällt und Ihre Reifen zu Beginn aufgrund der niedrigen Temperatur wenig Bodenhaftung aufweisen, besteht die Gefahr, bei einer zu optimistischen Fahrweise von der Strecke zu driften. Abschließend sei erwähnt, dass der Kurs ausnahmsweise gegen den Uhrzeigersinn gefahren wird.

Während Ihre Gegner, wie auf der Perlenschnur aufgereiht, die erste Kurve von rechts in Angriff nehmen, können Sie sie auf der linken Seite überholen und sich vor dem Senna-S wieder in die Reihe hineinquetschen. Da die Boliden an dieser Stelle nicht besonders schnell fahren, ist das Risiko einer ernsten Kollision relativ gering.



Falls Sie das Senna-S gut passiert und am Ausgang der Curva do Sol rechtzeitig beschleunigt haben, können Sie auf der anschließenden Geraden einen Gegner gefahrlos überholen. Das Manöver sollte aber vor der Subida do Lago, der anschließenden Links, beendet sein.

ARGENTINIEN/BUENOS AIRES

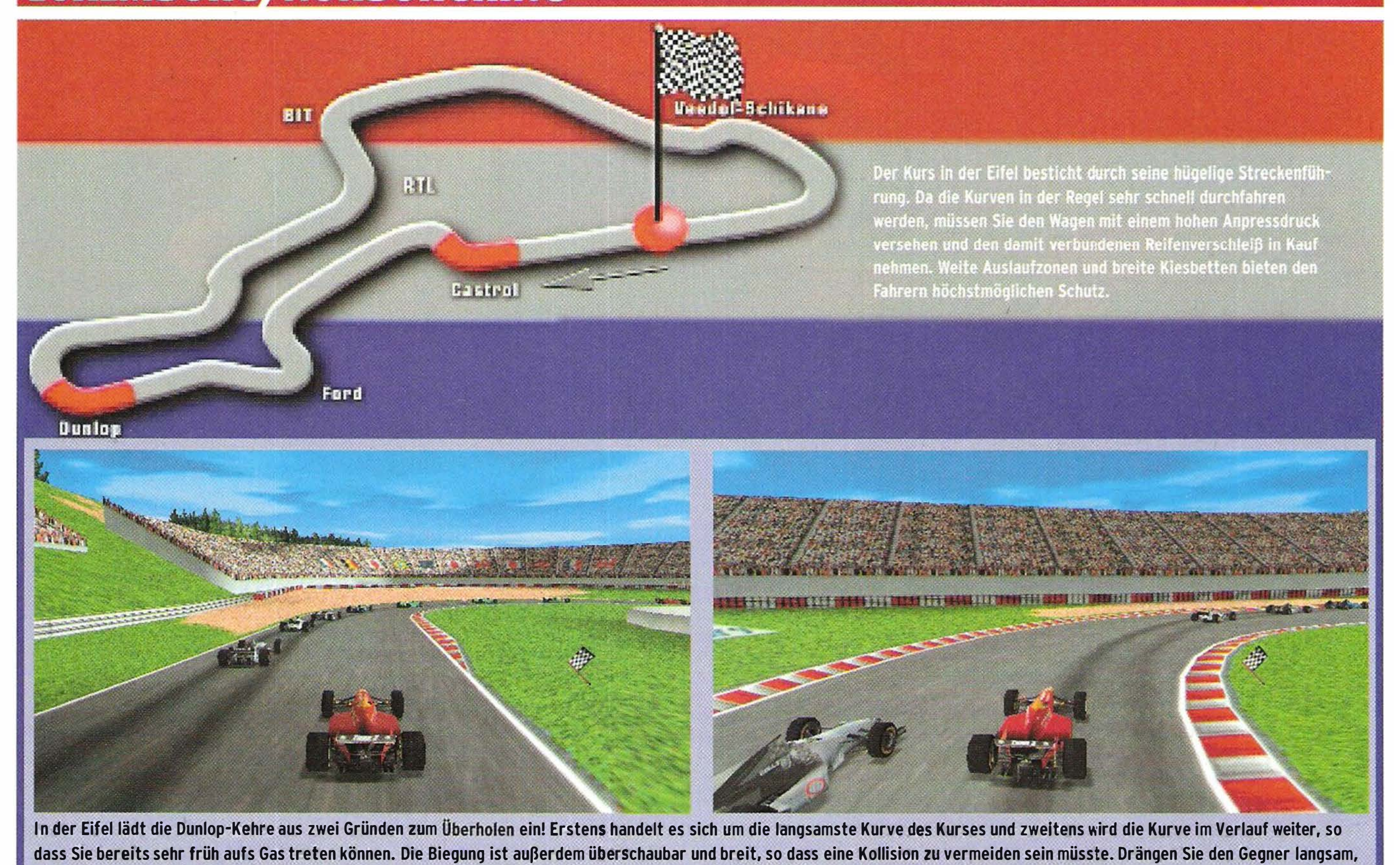


In Argentinien befahren Sie einen Kurs, der nur wenig Überholmöglichkeiten bietet. Da der Bodenbelag nicht besonders griffig ist, sollten sich ungeübte Piloten hohe Flügeleinstellungen gönnen, auch wenn Sie auf langen Geraden leicht überholt werden können. Eine Schlüsselposition stellt die „Curva Ascari" dar, die von mutigen Piloten mit Vollgas durchfahren werden kann! Wer stattdessen leicht vom Gas geht, lässt hier mindestens zwei Zehntel liegen!

Wenn Sie einen guten Start erwischt haben, können Sie vor der Curvo Numero Uno Ihre Position verbessern. Da der Zweitplatzierte von Beginn an die Ideallinie befährt, ist die zweite Startposition unter Umständen wertvoller als die Pole! Da Sie auf der Außenbahn schneller sind als Ihr Gegner und er vor der ersten Kurve stark bremsen muss, können Sie bequem an ihm vorbeiziehen.

Vor der Curva Ombu bietet sich Ihnen häufig eine zusätzliche Chance: Da die Kurve ein Gefälle aufweist, gehen die computergesteuerten Gegner früher vom Gas, um durch die Talfahrt nicht zu viel Grip zu verlieren. Mit etwas Risikofreude und Feingefühl können Sie im letzten Drittel der Geraden wieder einmal einen Ihrer Gegner abschütteln.

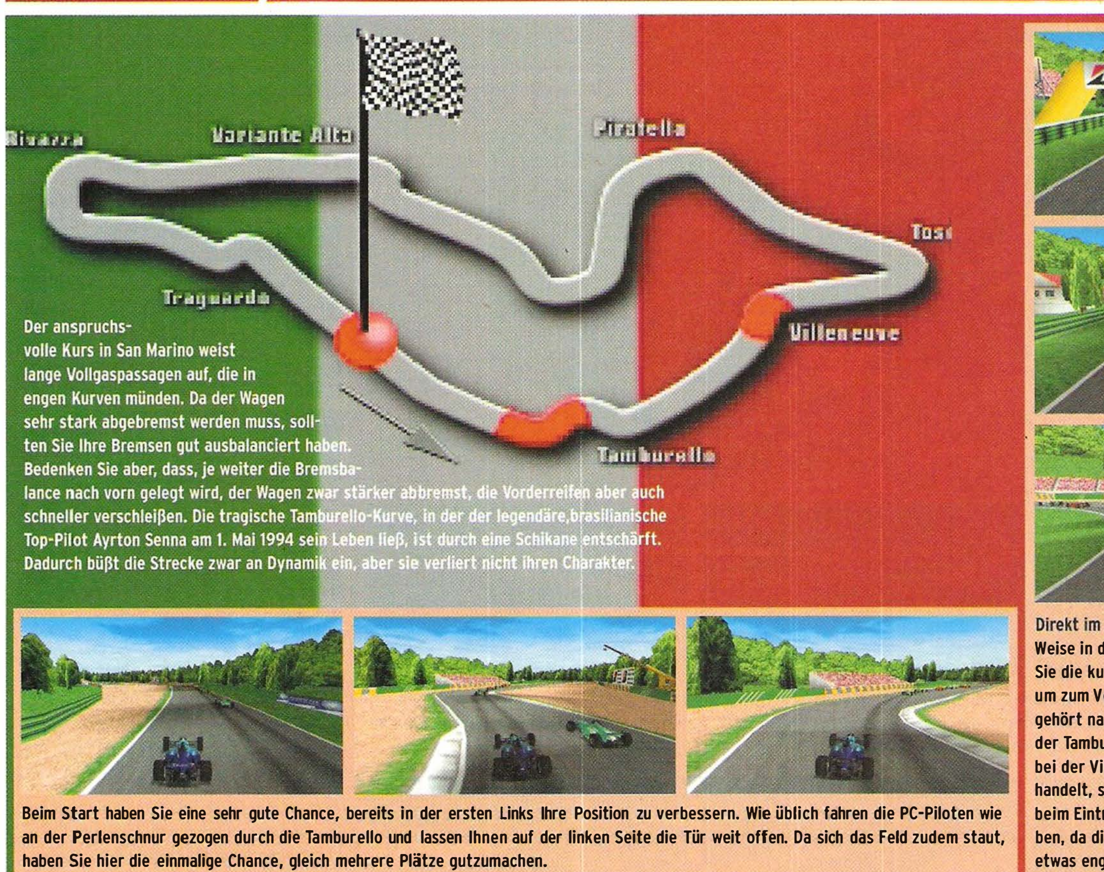
LUXEMBURG/NÜRBURGRING



Der Kurs in der Eifel besticht durch seine hügelige Streckenführung. Da die Kurven in der Regel sehr schnell durchfahren werden, müssen Sie den Wagen mit einem hohen Anpressdruck versehen und den damit verbundenen Reifenverschleiß in Kauf nehmen. Weite Auslaufzonen und breite Kiesbetten bieten den Fahrern höchstmöglichen Schutz.

In der Eifel lädt die Dunlop-Kehre aus zwei Gründen zum Überholen ein! Erstens handelt es sich um die langsamste Kurve des Kurses und zweitens wird die Kurve im Verlauf weiter, so dass Sie bereits sehr früh aufs Gas treten können. Die Biegung ist außerdem überschaubar und breit, so dass eine Kollision zu vermeiden sein müsste. Drängen Sie den Gegner langsam, aber sicher von der Ideallinie, indem Sie sich von rechts hineindrängeln. Fahren Sie notfalls über die Curbs, um einer Kollision aus dem Weg zu gehen!

SAN MARINO/IMOLA



Der anspruchsvolle Kurs in San Marino weist lange Vollgaspassagen auf, die in engen Kurven münden. Da der Wagen sehr stark abgebremst werden muss, sollten Sie Ihre Bremsen gut ausbalanciert haben. Bedenken Sie aber, dass, je weiter die Bremsbalance nach vorn gelegt wird, der Wagen zwar stärker abbremst, die Vorderreifen aber auch schneller verschleißen. Die tragische Tamburello-Kurve, in der der legendäre,brasilianische Top-Pilot Ayrton Senna am 1. Mai 1994 sein Leben ließ, ist durch eine Schikane entschärft. Dadurch büßt die Strecke zwar an Dynamik ein, aber sie verliert nicht ihren Charakter.

Beim Start haben Sie eine sehr gute Chance, bereits in der ersten Links Ihre Position zu verbessern. Wie üblich fahren die PC-Piloten wie an der Perlenschnur gezogen durch die Tamburello und lassen Ihnen auf der linken Seite die Tür weit offen. Da sich das Feld zudem staut, haben Sie hier die einmalige Chance, gleich mehrere Plätze gutzumachen.

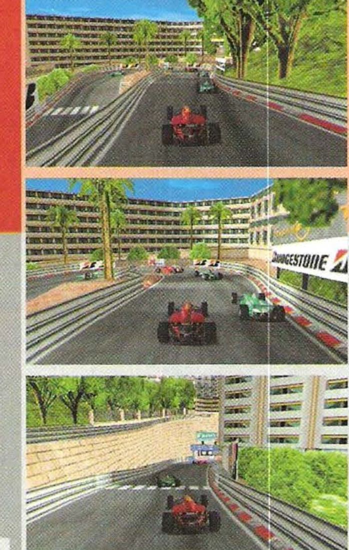
Direkt im Anschluss können Sie auf ähnliche Weise in der Villeneuve überholen. Nutzen Sie die kurze Gerade nach der Tamburello, um zum Vordermann aufzuschließen. Dazu gehört natürlich, so früh wie möglich aus der Tamburello zu beschleunigen. Da es sich bei der Villeneuve um eine schnelle Kurve handelt, sollten Sie den Gegner spätestens beim Eintritt in diese Biegung überholt haben, da die Kurve für zwei ungeübte Fahrer etwas eng werden könnte.

MONACO/MONTE CARLO



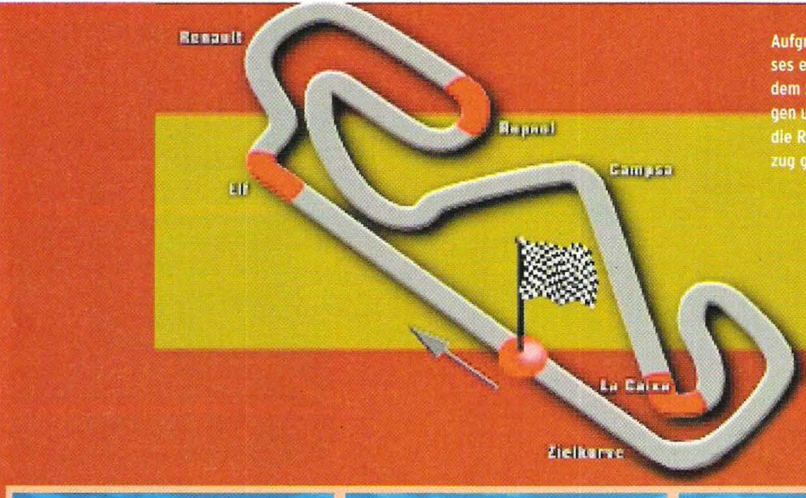
Da der enge Kurs links und rechts von Betonmauern umgeben ist und kaum Auslaufzonen besitzt, müssen Sie hochkonzentriert an den Start gehen. Um in Monaco schnelle Rundenzeiten auf den Asphalt zu zaubern, müssen Sie die Saint-Devote optimal durchfahren und mit Vollgas die Roses Bar passieren. Die Streckenführung in diesem Abschnitt erfordert Millimeterarbeit im Geschwindigkeitsrausch. Ebenso können Sie in der Schikane Nouvelle nach dem Tunnel kostbare Zeit gewinnen, wenn Sie beim Kurvenfahren über die Curbs räubern. Aber Vorsicht, da Ihr Wagen auf diesem Untergrund an Haftung verliert, sollten Sie das Lenkrad nicht zu stark einschlagen.

Eine sehr gute Möglichkeit, sich ein paar Plätze zu verbessern, bietet sich Ihnen bereits beim Start. Während das gesamte Feld brav in Richtung Ideallinie lenkt, um durch die St. Devote zu schleichen, bleiben Sie auf der rechten Seite und huschen an dem Pulk vorbei. Bremsen Sie nun stark ab und fahren Sie ebenfalls auf der linken Seite durch die erste Biegung. Reihen Sie sich erst wieder auf dem Abschnitt in Richtung Casino in die Prozession ein, da es in der St. Devote doch etwas eng zugehen wird!



Die einzig reelle Chance, einen Platz gutzumachen, liegt in der Loews-Kurve. Da die Biegung sehr eng ist, kommt es häufig zu Rempeleien. Um Erfolg zu haben, müssen Sie vor Eintritt in dieses Nadelöhr neben dem zu Überholenden fahren. Schlagen Sie das Steuer hart ein und geben Sie leicht Stottergas, damit sich der Kollege nicht vorbeischieben kann. Sobald Sie die Biegung verlassen haben und der gegnerische Pilot hinter oder neben Ihnen fährt, haben Sie gewonnen.

SPANIEN/CATALUNAYA



Aufgrund der langen Geraden, die sich fast über die gesamte Breite des Kurses erstreckt, dürfen Sie Ihre Flügel nicht zu hoch einstellen. Da der Kurs zudem zahlreiche Bodenwellen aufweist, sollten Sie den Wagen nicht zu tief legen und das Fahrwerk „weich" einstellen. Außerdem verschleißen in Spanien die Reifen extrem schnell, so dass Sie der härteren Gummimischung den Vorzug geben sollten.



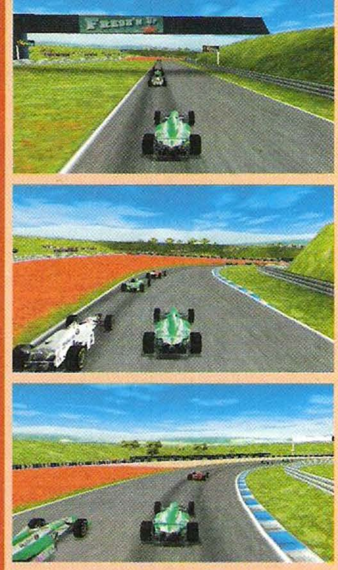



Auf der Start- und Zielgeraden haben Sie ausreichend Zeit, um sich in den Windschatten des Vordermanns zu saugen. Kurz vor der Elf scheren Sie rechts aus und überholen den Kollegen. Um jedoch die Elf gefahrlos passieren zu können, sollten Sie bereits vor dem Eintritt in diese Rechts den Platz auf der Ideallinie wieder eingenommen haben!



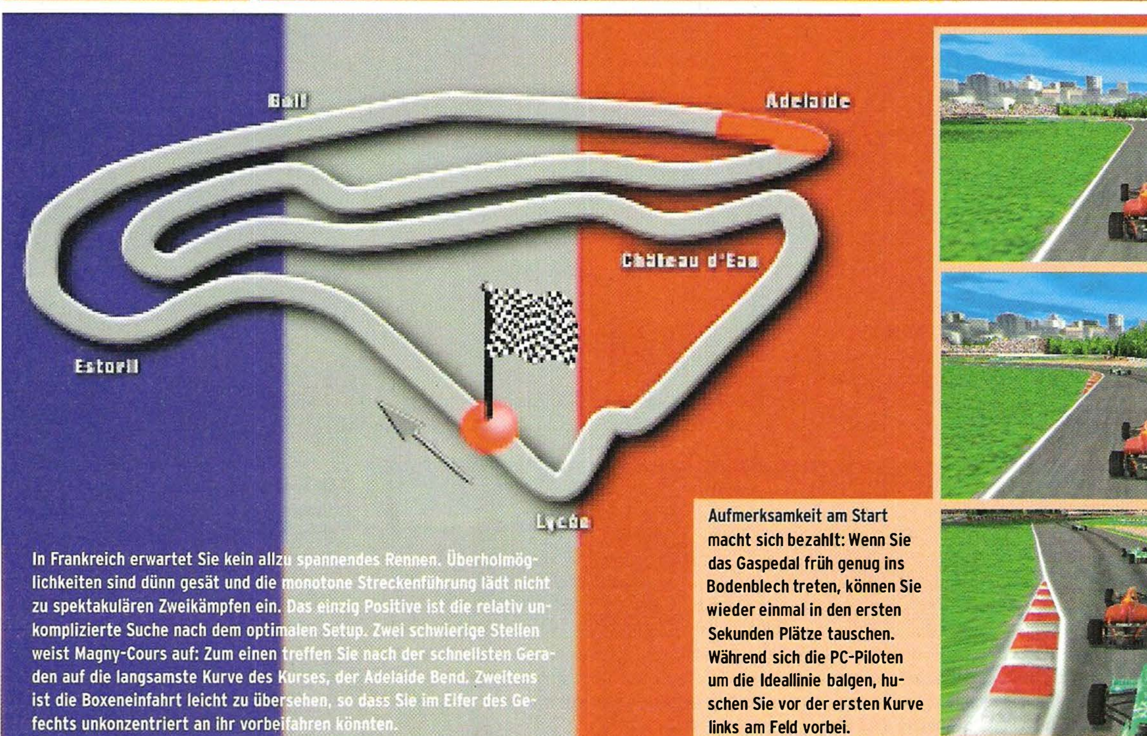


Vor der Campsa gelingt Ihnen mit derselben Taktik ein weiteres Überholmanöver. Um in Barcelona erfolgreich überholen zu können, müssen Sie stets am Ausgang der vorangegangenen Kurve frühzeitig beschleunigen!



Zwei auf einen Streich! Fahren Sie durch die lang gezogene Renault mit maximaler Geschwindigkeit (bis die Reifen leicht quietschen), um auf dem kurzen Stück vor der Repsol gegenüber Ihren Vordermännern ausreichend Geschwindigkeitsüberschuss aufzubauen. Sobald die virtuellen Piloten vor der Biegung bremsen, können Sie mindestens an einem Gegner vorbeiziehen.

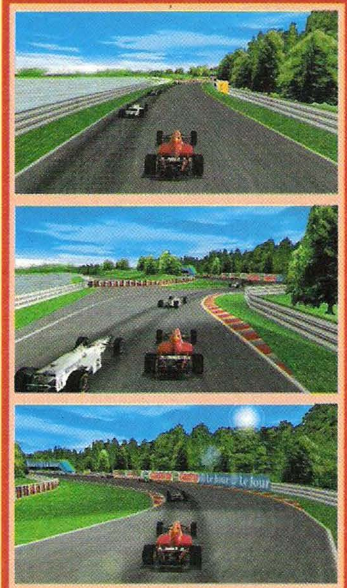
FRANKREICH/MAGNY-COURS

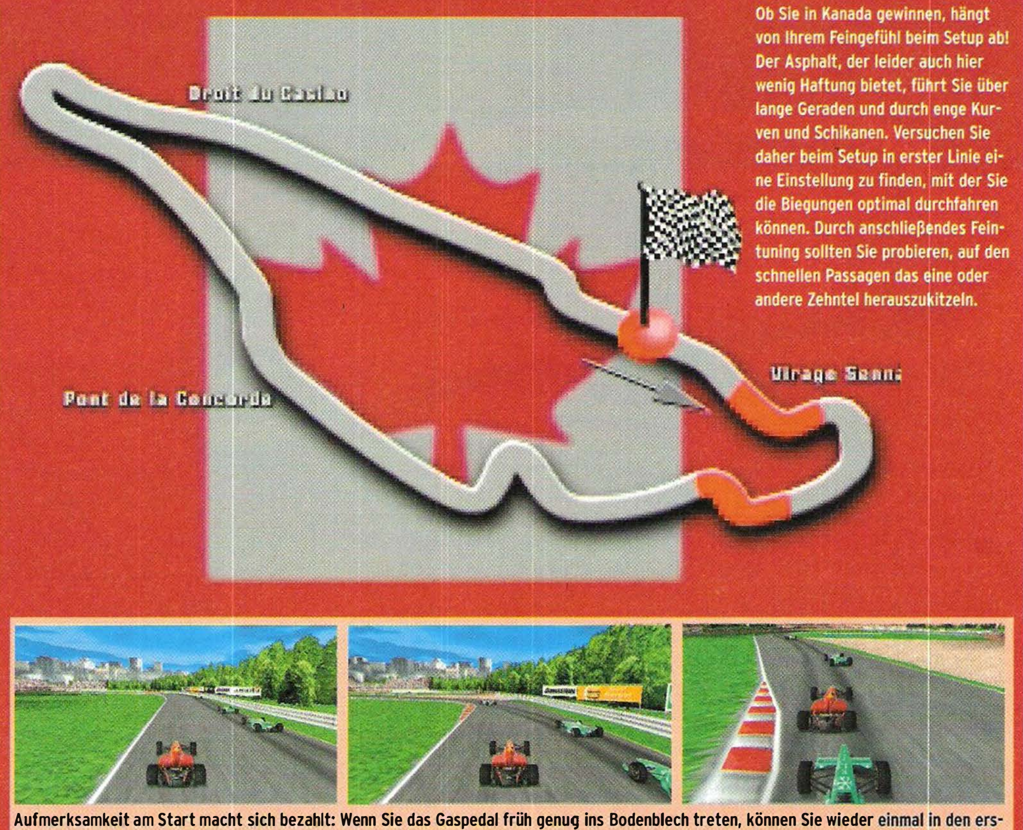


In Frankreich erwartet Sie kein allzu spannendes Rennen. Überholmöglichkeiten sind dünn gesät und die monotone Streckenführung lädt nicht zu spektakulären Zweikämpfen ein. Das einzig Positive ist die relativ unkomplizierte Suche nach dem optimalen Setup. Zwei schwierige Stellen weist Magny-Cours auf: Zum einen treffen Sie nach der schnellsten Geraden auf die langsamste Kurve des Kurses, der Adelaide Bend. Zweitens ist die Boxeneinfahrt leicht zu übersehen, so dass Sie im Elfer des Gefechts unkonzentriert an ihr vorbeifahren könnten.

Aufmerksamkeit am Start macht sich bezahlt: Wenn Sie das Gaspedal früh genug ins Bodenblech treten, können Sie wieder einmal in den ersten Sekunden Plätze tauschen. Während sich die PC-Piloten um die Ideallinie balgen, huschen Sie vor der ersten Kurve links am Feld vorbei.

KANADA/MONTREAL



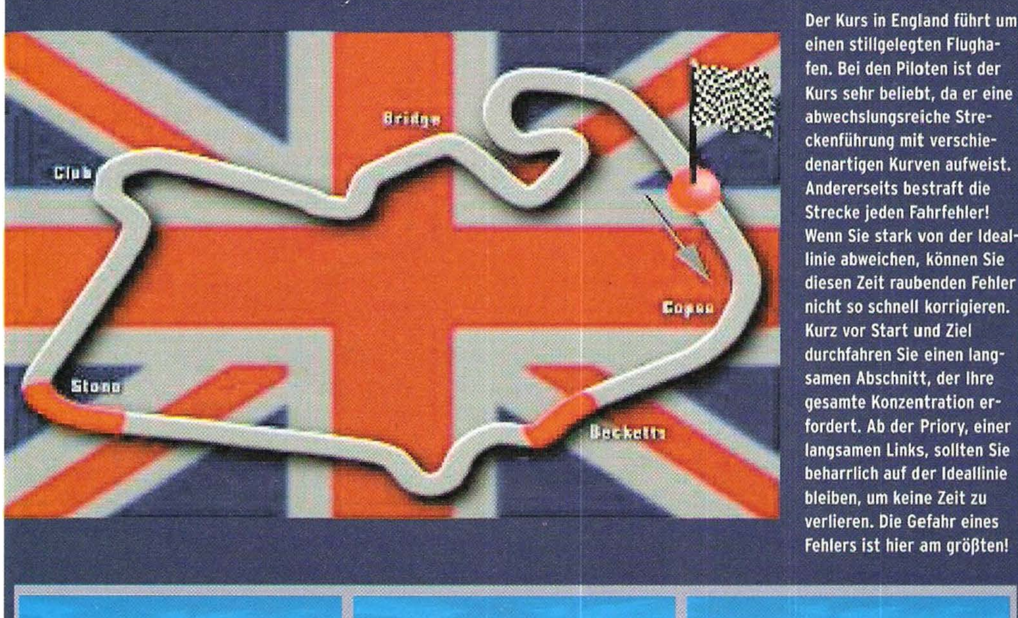


Ob Sie in Kanada gewinnen, hängt von Ihrem Feingefühl beim Setup ab! Der Asphalt, der leider auch hier wenig Haftung bietet, führt Sie über lange Geraden und durch enge Kurven und Schikanen. Versuchen Sie daher beim Setup in erster Linie eine Einstellung zu finden, mit der Sie die Biegungen optimal durchfahren können. Durch anschließendes Feintuning sollten Sie probieren, auf den schnellen Passagen das eine oder andere Zehntel herauszukitzeln.

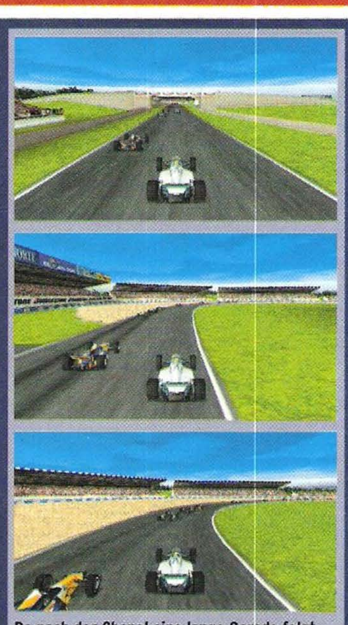
Etwas schwieriger verhält es sich auf dem Abschnitt nach der Virage Senna. Um in diesem Sektor erfolgreich zu überholen, müssen Sie Ihre Ellbogen einsetzen! Fahren Sie vor der Schikane auf die rechte Seite neben den Gegner. Sobald Sie die erste Biegung erreicht haben, befinden Sie sich automatisch auf der Ideallinie, die Sie nicht mehr verlassen sollten. Lediglich wenn sich Ihr Gegner noch direkt neben Ihren befindet, werden Sie die Position wieder verlieren.

Aufmerksamkeit am Start macht sich bezahlt: Wenn Sie das Gaspedal früh genug ins Bodenblech treten, können Sie wieder einmal in den ersten Sekunden Plätze tauschen. Während sich die PC-Piloten um die Ideallinie balgen, huschen Sie vor der ersten Kurve links am Feld vorbei.

ENGLAND/SILVERSTONE



Der Kurs in England führt um einen stillgelegten Flughafen. Bei den Piloten ist der Kurs sehr beliebt, da er eine abwechslungsreiche Streckenführung mit verschiedenartigen Kurven aufweist. Andererseits bestraft die Strecke jeden Fahrfehler! Wenn Sie stark von der Ideallinie abweichen, können Sie diesen Zeit raubenden Fehler nicht so schnell korrigieren. Kurz vor Start und Ziel durchfahren Sie einen langsamen Abschnitt, der Ihre gesamte Konzentration erfordert. Ab der Priory, einer langsamen Links, sollten Sie beharrlich auf der Ideallinie bleiben, um keine Zeit zu verlieren. Die Gefahr eines Fehlers ist hier am größten!

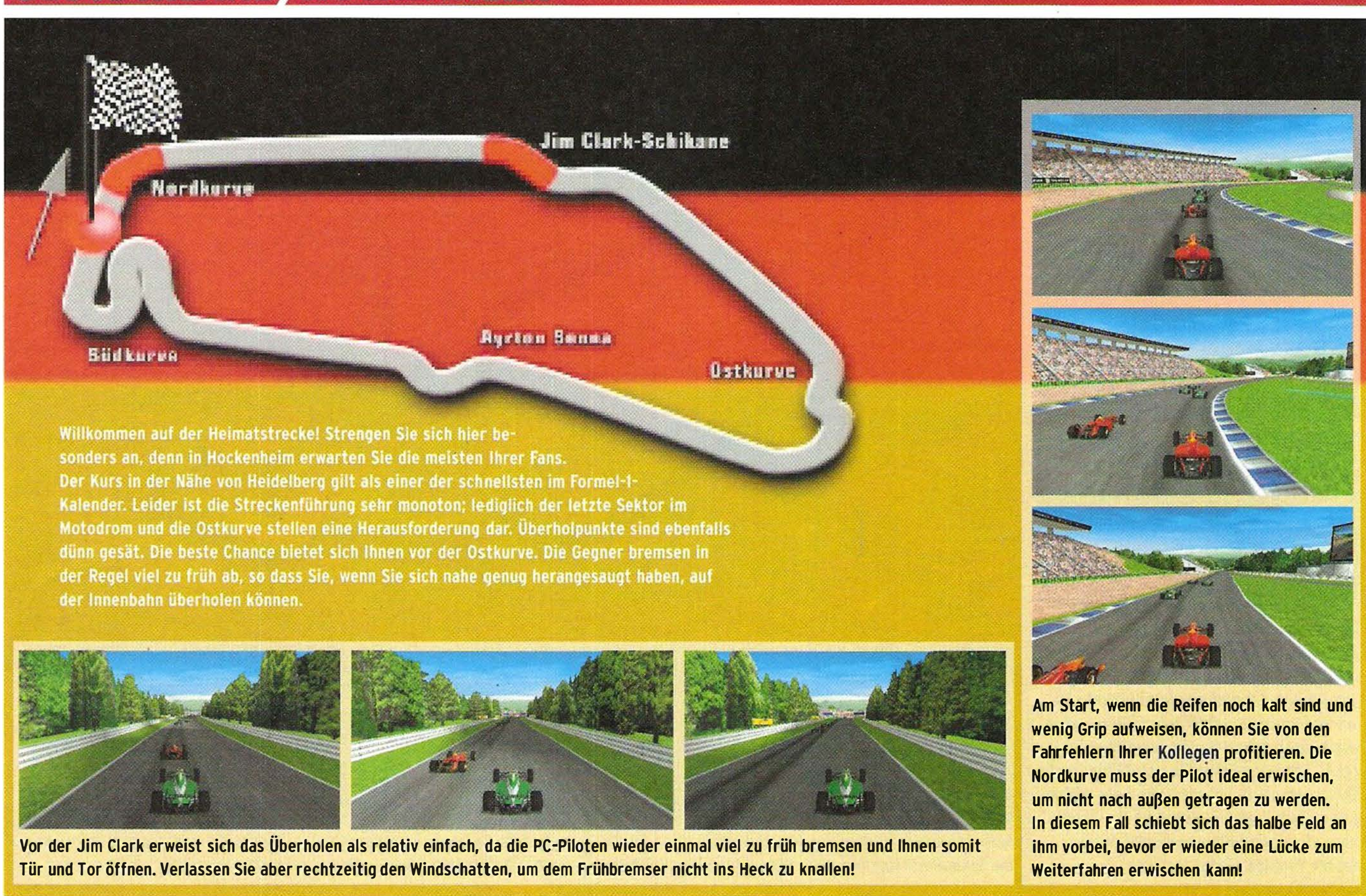


Da nach der Chapel eine lange Gerade folgt, sollten Sie so früh wie möglich herausbeschleunigen, um auf der anschließenden Straight mit mehr Geschwindigkeit als Ihr Vordermann unterwegs zu sein. Da die Ideallinie weit links verläuft, sollten Sie die Streckenmitte befahren. Auf diese Weise haben Sie beim Einbremsen in die Stowe den Vorteil, nicht zu stark mit der Geschwindigkeit heruntergehen zu müssen und die Biegung in einem weiten Bogen nehmen zu können.



Direkt nach der Start- und Zielgeraden befahren Sie die schnelle Kurve Copse Corner, in der die PC-gesteuerten Piloten zu sachte hindurchschleichen. Hier haben Sie die Möglichkeit, auf den Vordermann aufzuschließen und ihn noch vor den Maggots zu überholen. Doch Vorsicht: Falls das Manöver vor der kurvenreichen Passage noch nicht abgeschlossen ist, sollten Sie es sicherheitshalber abbrechen.

DEUTSCHLAND/HOCKENHEIM

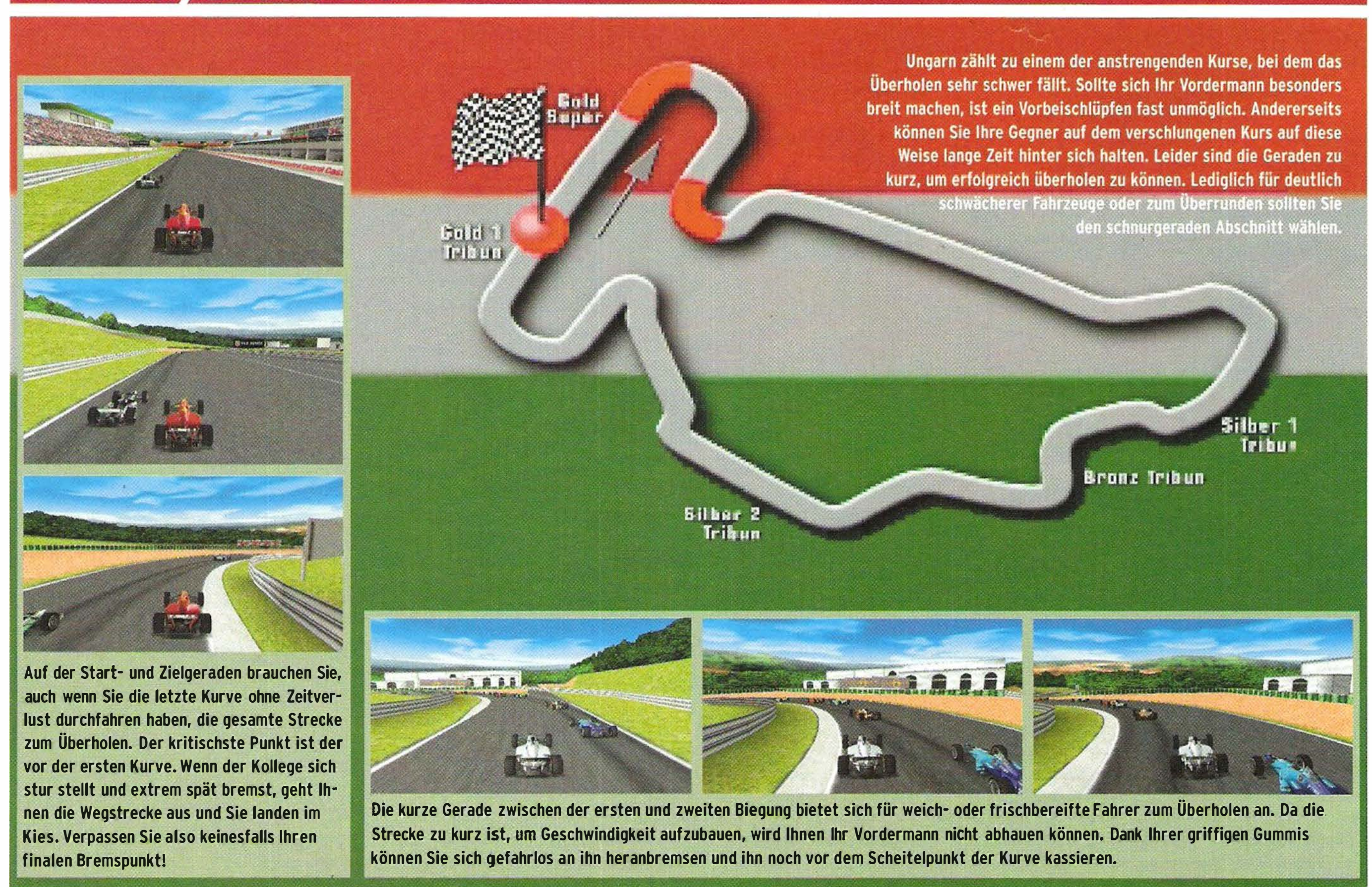


Willkommen auf der Heimatstrecke! Strengen Sie sich hier besonders an, denn in Hockenheim erwarten Sie die meisten Ihrer Fans. Der Kurs in der Nähe von Heidelberg gilt als einer der schnellsten im Formel-1-Kalender. Leider ist die Streckenführung sehr monoton; lediglich der letzte Sektor im Motodrom und die Ostkurve stellen eine Herausforderung dar. Überholpunkte sind ebenfalls dünn gesät. Die beste Chance bietet sich Ihnen vor der Ostkurve. Die Gegner bremsen in der Regel viel zu früh ab, so dass Sie, wenn Sie sich nahe genug herangesaugt haben, auf der Innenbahn überholen können.

Vor der Jim Clark erweist sich das Überholen als relativ einfach, da die PC-Piloten wieder einmal viel zu früh bremsen und Ihnen somit Tür und Tor öffnen. Verlassen Sie aber rechtzeitig den Windschatten, um dem Frühbremser nicht ins Heck zu knallen!

Am Start, wenn die Reifen noch kalt sind und wenig Grip aufweisen, können Sie von den Fahrfehlern Ihrer Kollegen profitieren. Die Nordkurve muss der Pilot ideal erwischen, um nicht nach außen getragen zu werden. In diesem Fall schiebt sich das halbe Feld an ihm vorbei, bevor er wieder eine Lücke zum Weiterfahren erwischen kann!

UNGARN/BUDAPEST



Ungarn zählt zu einem der anstrengenden Kurse, bei dem das Überholen sehr schwer fällt. Sollte sich Ihr Vordermann besonders breit machen, ist ein Vorbeischlüpfen fast unmöglich. Andererseits können Sie Ihre Gegner auf dem verschlungenen Kurs auf diese Weise lange Zeit hinter sich halten. Leider sind die Geraden zu kurz, um erfolgreich überholen zu können. Lediglich für deutlich schwächerer Fahrzeuge oder zum Überrunden sollten Sie den schnurgeraden Abschnitt wählen.

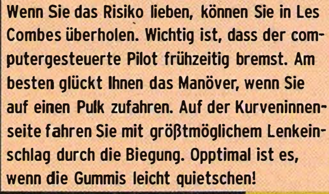
Auf der Start- und Zielgeraden brauchen Sie, auch wenn Sie die letzte Kurve ohne Zeitverlust durchfahren haben, die gesamte Strecke zum Überholen. Der kritischste Punkt ist der vor der ersten Kurve. Wenn der Kollege sich stur stellt und extrem spät bremst, geht Ihnen die Wegstrecke aus und Sie landen im Kies. Verpassen Sie also keinesfalls Ihren finalen Bremspunkt!

Die kurze Gerade zwischen der ersten und zweiten Biegung bietet sich für weich- oder frischbereifte Fahrer zum Überholen an. Da die Strecke zu kurz ist, um Geschwindigkeit aufzubauen, wird Ihnen Ihr Vordermann nicht abhauen können. Dank Ihrer griffigen Gummis können Sie sich gefahrlos an ihn heranbremsen und ihn noch vor dem Scheitelpunkt der Kurve kassieren.

BELGIEN/SPA



„In der Eau Rouge hörst du dein Herz schlagen!", kommentierte Jacques Villeneuve die bekannteste aller Kurven der Formel-1-Kurse. In Spa befahren Sie den längsten und abwechslungsreichsten Kurs des Jahres. Mutige Fahrer können in der Eau Rouge eine Menge Zeit gewinnen, indem sie sie mit Vollgas nehmen. Da diese Biegung auf einer Anhöhe endet, ist die Sicht am Kurvenende sehr bescheiden. Sie werden es erleben: Wenn Sie hier mit Vollgas fahren, läuft Ihnen ein kleiner Schauer über den Rücken! Das Überholen erweist sich auch in Belgien als sehr schwierig. Direkt nach dem Start geht es durch die 150-Grad-Kurve La Source, die glücklicherweise eine große Auslauffläche bietet, aber trotzdem zu Karambolagen verleitet. Haben Sie deshalb ein waches Auge auf die Konkurrenz.



Wenn Sie das Risiko lieben, können Sie in Les Combes überholen. Wichtig ist, dass der computergesteuerte Pilot frühzeitig bremst. Am besten glückt Ihnen das Manöver, wenn Sie auf einen Pulk zufahren. Auf der Kurveninnenseite fahren Sie mit größtmöglichem Lenkeinschlag durch die Biegung. Opptimal ist es, wenn die Gummis leicht quietschen!







Weniger spektakulär, aber nicht minder effektiv können Sie zwischen Pouhon und Des Fagnes überholen! Wichtig ist, dass Sie in Pouhon keine Geschwindigkeit verlieren. Fahren Sie mit maximalem Tempo durch die Biegung, um auf der Geraden schneller an Ihrem Gegner vorbeihuschen zu können. Sollten Sie das Manöver nicht erfolgreich beenden können, brechen Sie es vor Des Fagnes ab, da Sie in der Biegung noch weniger Erfolg haben werden!

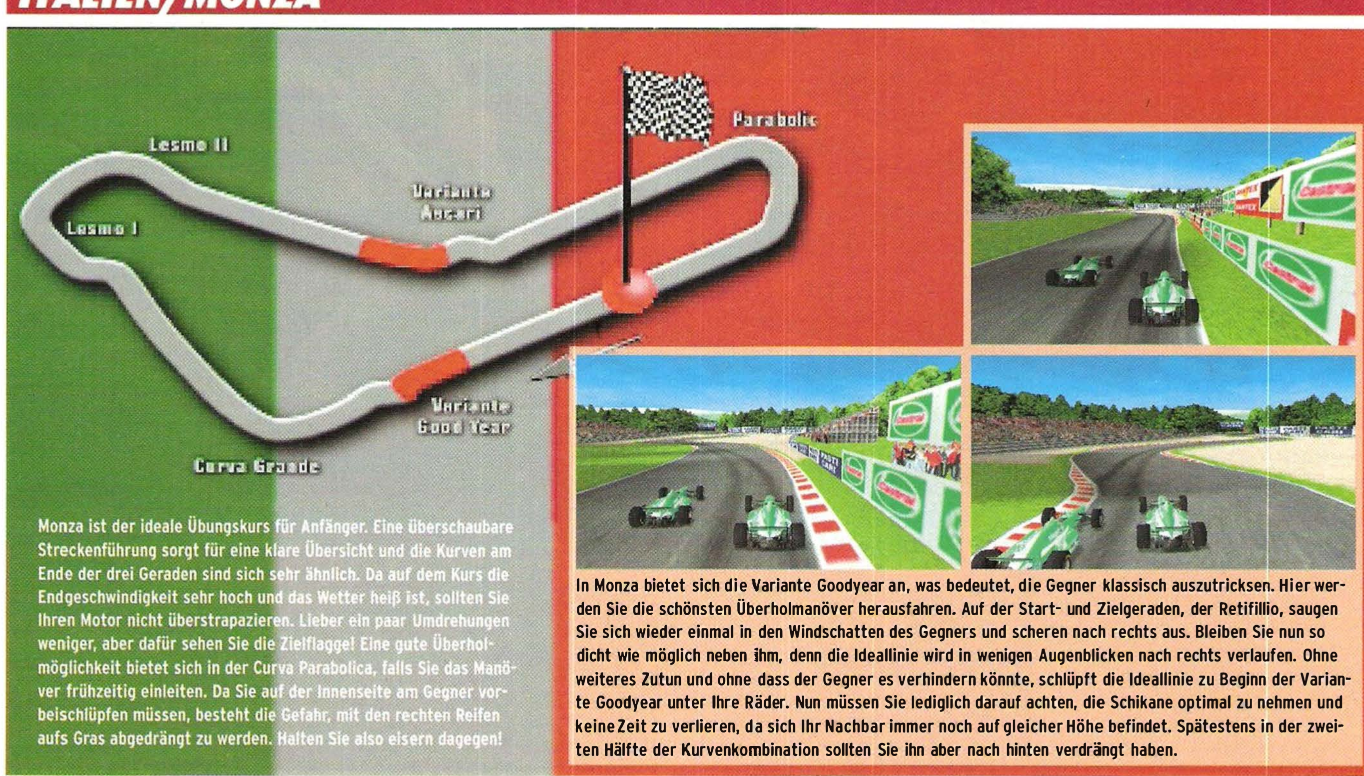






Um in der Rivage zu überholen, müssen Sie die Eau Rouge voll durchfahren, so dass Ihnen auf der anschließenden Geraden mehr Geschwindigkeit auf dem Tacho angezeigt wird als Ihrem Gegner. Während der langen Geraden sollten Sie sich in den Windschatten saugen, so dass Sie dem Gegner eingangs der Kurve den Weg abschneiden können.

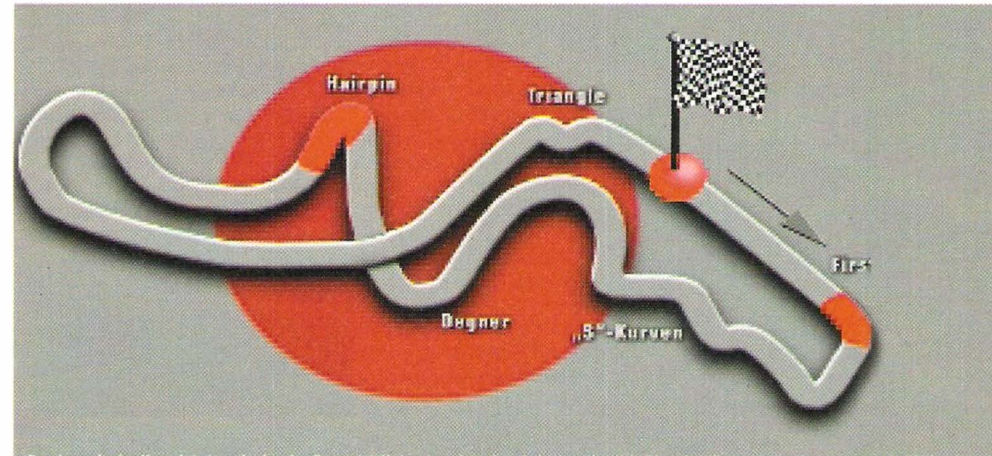
ITALIEN/MONZA



Monza ist der ideale Übungskurs für Anfänger. Eine überschaubare Streckenführung sorgt für eine klare Übersicht und die Kurven am Ende der drei Geraden sind sich sehr ähnlich. Da auf dem Kurs die Endgeschwindigkeit sehr hoch und das Wetter heiß ist, sollten Sie Ihren Motor nicht überstrapazieren. Lieber ein paar Umdrehungen weniger, aber dafür sehen Sie die Zielflagge! Eine gute Überholmöglichkeit bietet sich in der Curva Parabolica, falls Sie das Manöver frühzeitig einleiten. Da Sie auf der Innenseite am Gegner vorbeischlüpfen müssen, besteht die Gefahr, mit den rechten Reifen aufs Gras abgedrängt zu werden. Halten Sie also eisern dagegen!

In Monza bietet sich die Variante Goodyear an, was bedeutet, die Gegner klassisch auszutricksen. Hier werden Sie die schönsten Überholmanöver herausfahren. Auf der Start- und Zielgeraden, der Retifillio, saugen Sie sich wieder einmal in den Windschatten des Gegners und scheren nach rechts aus. Bleiben Sie nun so dicht wie möglich neben ihm, denn die Ideallinie wird in wenigen Augenblicken nach rechts verlaufen. Ohne weiteres Zutun und ohne dass der Gegner es verhindern könnte, schlüpft die Ideallinie zu Beginn der Variante Goodyear unter Ihre Räder. Nun müssen Sie lediglich darauf achten, die Schikane optimal zu nehmen und keine Zeit zu verlieren, da sich Ihr Nachbar immer noch auf gleicher Höhe befindet. Spätestens in der zweiten Hälfte der Kurvenkombination sollten Sie ihn aber nach hinten verdrängt haben.

JAPAN/SUZUKA



Der japanische Kurs ist der einzige im Formel-1-Kalender, der eine Acht beschreibt. Eine Schlüsselstelle des Kurses stellt der kurvenreiche Abschnitt nach der Corner One dar. Sollten Sie hier von der Ideallinie abweichen, geraten Sie aus dem Rhythmus und schleppen den Fehler bis zur fünften Kurve mit! Danach wird es spannend. Vor der Crossover können Sie mit Geschick und einem dicht vorwegfahrenden Gegner ein Überholmanöver erfolgreich abschließen. Nach der Hairpin führt Sie eine lang gezogene Rechtkurve zur Spoon-Kurve, die Sie nutzen sollten, um den Abstand zum Gegner zu verringern. In Japan dürfen Sie nochmals einen abwechslungsreichen Kurs befahren, auf dem sich gute Überholchancen bieten.





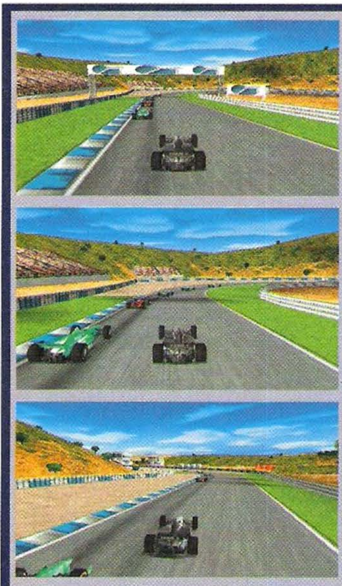
Die lang gezogene Rechtskurve nach Start und Ziel, die glücklicherweise relativ breit gebaut ist, bietet viel Spielraum zum Überholen und wenig Gefahren einer Kollision. Die beste Chance haben Sie am Ausgang der Biegung. Da die Kurve im Verlauf an Schärfe zunimmt, verlieren die virtuellen Piloten nach dem Scheitelpunkt etwas an Geschwindigkeit, so dass Sie innen durchschlüpfen können.





Die besten Aussichten, Plätze gutzumachen, haben Sie vor der Hairpin. Das Geheimnis des Erfolgs lautet ein weiteres Mal: Früh beschleunigen, spät bremsen. Ihre Chancen stehen gut, wenn Sie in der Degner-Curve dem Vordermann ins Getriebe sehen können. Bleiben Sie in seinem Windschatten, bis Sie sich kurz vor der Hairpin befinden, und scheren Sie dann beherzt nach links aus. Alles Weitere entspricht einem Standardmanöver. Bremsen Sie später als der Konkurrent und bremsen Sie sich vor ihm ein. Voilà!

SPANIEN/JEREZ



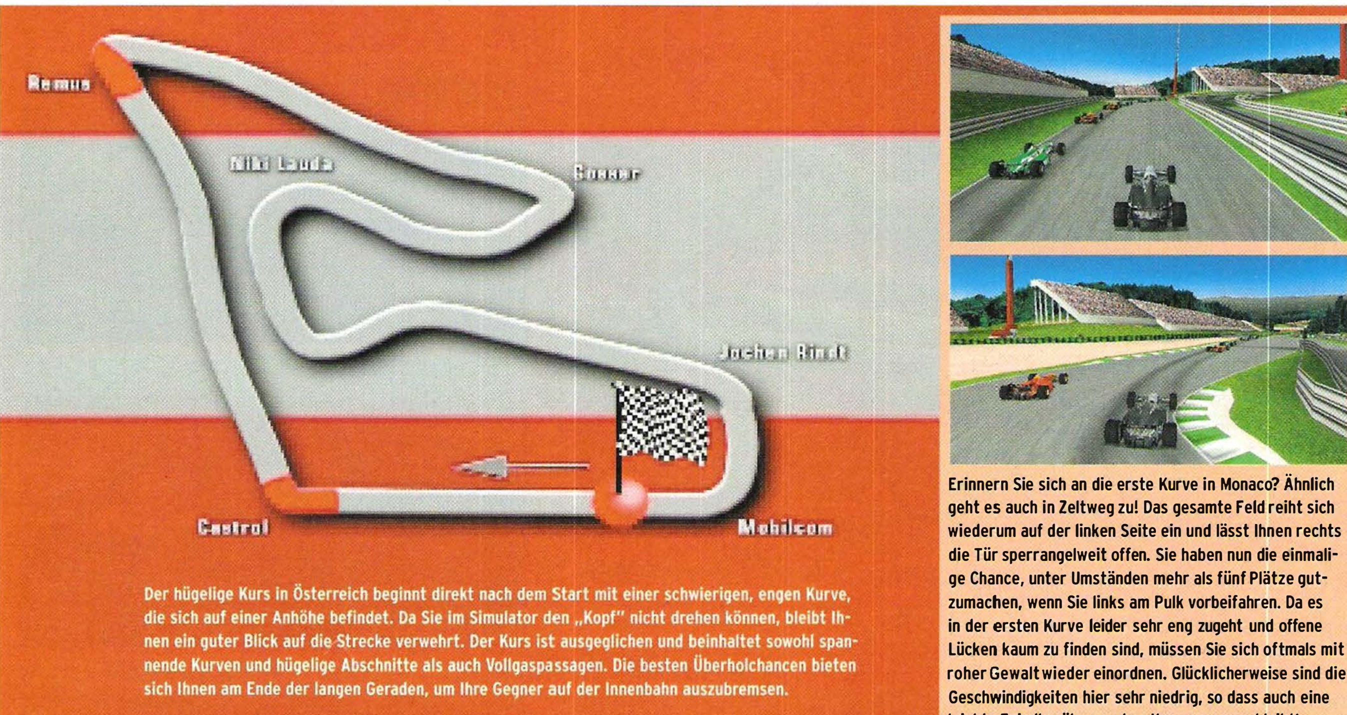
Mit frischen oder weichen Reifen, die noch genügend Grip aufweisen, können Sie ein paar Stundenkilometer schneller durch die Michelin fahren als altbereifte Kollegen. Daher haben Sie nach den Boxenstopps hier eine gute Überholmöglichkeit. Das Überholmanöver zieht sich durch die gesamte Kurve hindurch. Bereits vorher scheren Sie aus und fahren neben den gegnerischen Piloten. Während der Kurve können Sie besser beschleunigen und haben, sofern Sie nicht kollidieren, am Ausgang die Nase vorn!



Für die Strecke in Jerez müssen Sie einen guten Kompromiss zwischen Geschwindigkeit auf den langen Geraden und Bodenhaftung in den engen Kurven finden. Entscheiden Sie sich daher für weiche Reifen (guter Grip), um die Flügel etwas flacher einstellen zu können. Die abfallenden Kurven, in denen Ihr Fahrzeug wichtige Bodenhaftung verliert, sollten Sie wie auf rohen Eiern befahren.

Eine Standardsituation erwartet Sie auf der Start- und Zielgeraden vor der Dry Sack. Da die letzte Rechts des Kurses sehr weit verläuft, können Sie hier frühzeitig beschleunigen, um auf der Geraden an Ihren Gegner heranzufahren. Kurz vor der Dry Sack scheren Sie wie üblich auf die Innenseite aus und überholen Ihn, bevor Sie die Kurve passiert haben.

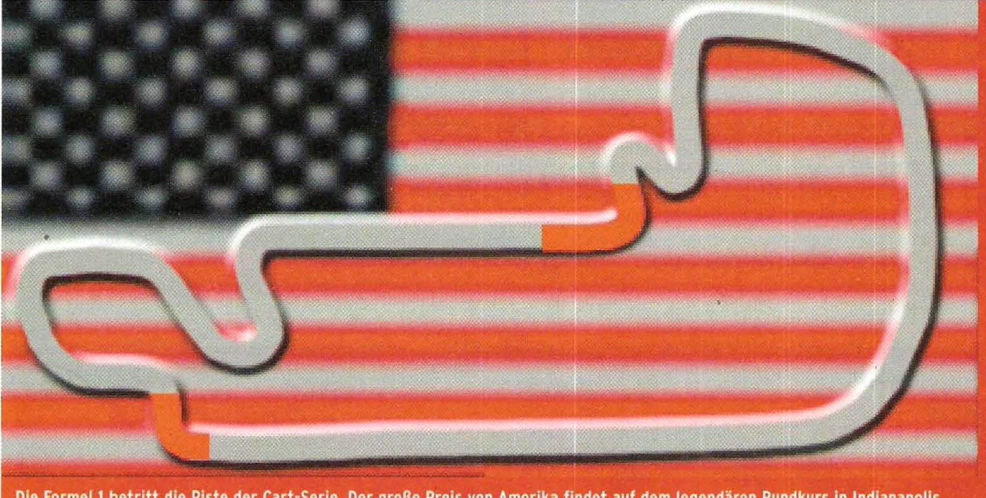
ÖSTERREICH/ZELTWEG



Der hügelige Kurs in Österreich beginnt direkt nach dem Start mit einer schwierigen, engen Kurve, die sich auf einer Anhöhe befindet. Da Sie im Simulator den „Kopf" nicht drehen können, bleibt Ihnen ein guter Blick auf die Strecke verwehrt. Der Kurs ist ausgeglichen und beinhaltet sowohl spannende Kurven und hügelige Abschnitte als auch Vollgaspassagen. Die besten Überholchancen bieten sich Ihnen am Ende der langen Geraden, um Ihre Gegner auf der Innenbahn auszubremsen.

Erinnern Sie sich an die erste Kurve in Monaco? Ähnlich geht es auch in Zeltweg zu! Das gesamte Feld reiht sich wiederum auf der linken Seite ein und lässt Ihnen rechts die Tür sperrangelweit offen. Sie haben nun die einmalige Chance, unter Umständen mehr als fünf Plätze gutzumachen, wenn Sie links am Pulk vorbeifahren. Da es in der ersten Kurve leider sehr eng zugeht und offene Lücken kaum zu finden sind, müssen Sie sich oftmals mit roher Gewalt wieder einordnen. Glücklicherweise sind die Geschwindigkeiten hier sehr niedrig, so dass auch eine leichte Feindberührung ohne Konsequenzen bleibt!

USA/INDIANAPOLIS



Die Formel 1 betritt die Piste der Cart-Serie. Der große Preis von Amerika findet auf dem legendären Rundkurs in Indianapolis statt. Damit die Fahrer nicht nur im Kreis fahren müssen, wurde die Strecke umgebaut, so dass nur die Passage um Start und Ziel auf dem Original-Kurs stattfindet. Für die Formel 1 ungewöhnlich und gewöhnungsbedürftig ist die letzte Kurve, die leicht nach oben angewinkelt ist, um die Zentrifugalkräfte besser zu kompensieren. Indianapolis ist sehr unübersichtlich und verlangt von Ihnen, dass Sie den Kurs in- und auswendig kennen. Geben Sie besonders vor der ersten Kurvenkombination Acht, da die Strecke hier schlecht einzusehen ist und im Verlauf an Schärfe zunimmt!





Eine der schwierigsten Passagen in Indianapolis ist aufgrund der schlechten und verwirrenden Sicht die erste Kurve. Der Einlenkpunkt ist leider schwer zu erkennen. Trotzdem können geübte Fahrer hier einen Gegner nach hinten verweisen, wenn Sie risikofreudig auf der rechten Seite überholen. Brettern Sie über die Curbs, um eine Kollision zu vermeiden. Bevor die Kurve in eine Links übergeht, sollten Sie wieder die Ideallinie eingenommen haben, da Sie sonst den weiten Weg außen herum nehmen müssen und auf diese Weise den eben gewonnenen Platz wieder verlieren würden.





Die zweite Stelle, die sich zum Überholen eignet, befindet sich nach dem ersten Kurvenkomplex auf der kurzen Geraden. Nutzen Sie den kurvenreichen Abschnitt, um sich an den Vordermann heranzupirschen. Auf der kurzen Geraden können Sie ihn mit einem Standardmanöver auf der Innenseite überholen.

MALAYSIA/SEPANG

Beim Grand Prix auf malaysischem Boden haben Sie nicht nur mit einer schwierigen Sicht auf die Strecke zu kämpfen, sondern auch mit den engsten Kurven des Formel-1-Zirkus. Geschwindigkeit will einfach nicht richtig aufkommen, da die Geraden zu kurz und die Kurven zu eng sind. Überholmöglichkeiten werden sich Ihnen nur dann bieten, wenn der Vordermann einen Fehler begeht. Ansonsten müssen Sie für genug Abtrieb in den Kurven sorgen. Damit Sie die langsamen Kurven schnell durchfahren können, sollten Sie sich für weiche Reifen entscheiden, auch wenn Sie dafür einmal mehr an die Box müssen.

Da es in der engen Kurve bei Start und Ziel sehr eng zugeht und die Piloten hier extrem langsam fahren müssen, können Sie sich relativ gefahrlos auf der Innenseite hineinquetschen. Achten Sie jedoch darauf, frühzeitig zu bremsen, um dem Kollegen nicht in den Seitenkasten zu fahren. Sollten Sie wiederum zu früh bremsen, verlieren Sie die gewonnenen drei Zehntel sofort wieder. Um hier Erfolg zu haben, müssen Sie den Bremspunkt exakt erwischen!

Auf der anschließenden Geraden lauert die zweite und letzte gute Chance, Ihren Teamchef zu beglücken. Ausnahmsweise greifen Sie hier nicht auf der Innen-, sondern auf der Außenbahn an. Sobald Sie die Rechts neben dem Kollegen passiert haben, drängen Sie ihn automatisch von der Ideallinie ab, da die Kurve direkt in eine Links übergeht. Zähneknirschend muss Ihnen Ihr Ex-Vordermann den Vortritt lassen und sich hinter Ihnen einreihen.

PORTUGAL/ESTORIL



Der Kurs stellt hohe Ansprüche an die Fahrer. Wie auch in Spanien zieht sich die portugiesische Start- und Zielgerade über die gesamte Länge des Kurses. Trotz der zahlreichen Kurven müssen Sie für die Gerade ein niedriges Flügel-Setup wählen. Der kurvige Streckenabschnitt vor der Curva Senna verleitet häufig zu Fehlern. Zügeln Sie Ihr Temperament und überholen Sie an dieser Stelle, wenn überhaupt, nur deutlich langsamere Fahrer. Ein kleiner Fehler und Sie rutschen aus der nächsten Kurve.

Detaillierte Setups

Wir haben für Sie die 16 wichtigsten Rennstrecken vermessen und jeweils gut geeignete Setups ermittelt. Dies kann für Sie nur ein Anhaltspunkt sein, da jeder Fahrer andere Einstellungen bevorzugt und einige Spiele die Zahlen anders interpretieren als andere.

Großer Preis von Australien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	10°, 10°	12°, 12°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 43, 46	17, 25, 32, 38, 42, 45
Lenkung:	20°	20°
Bremsbalance (V) :	55%	60°
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	57 mm, 57 mm	60 mm, 60 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.500 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von San Marino

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	9°, 8°	9°, 9°
Gänge:	16, 23, 29, 35, 40, 45	16, 23, 29, 35, 40, 44
Lenkung:	18°	18°
Bremsbalance (V) :	60%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	85%, 85%, 60%, 60%	84%, 84%, 59%, 59%
Drehstabilisatoren (V, H):	55%, 61%	55%, 61%
Bodenhöhe (V, H):	66 mm, 70 mm	65 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 35%, 35%	37%, 37%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 60%, 60%	67%, 67%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30 mm, 30 mm, 20 mm, 20 mm	30 mm, 30 mm, 20 mm, 20 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.000 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Brasilien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	11°, 11°	13°, 14°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 42, 45	17, 25, 32, 37, 41, 44
Lenkung:	22°	22°
Bremsbalance (V) :	55%	60°
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 62%, 62%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70 mm, 70 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	40%, 40%, 30%, 30%	40%, 40%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 60%, 60%	75%, 75%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.650 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Monaco

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	19°, 18°	19°, 19°
Gänge:	20, 25, 30, 34, 38, 42	17, 23, 29, 35, 40, 43
Lenkung:	23°	23°
Bremsbalance (V) :	60%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	74%, 74%, 58%, 58%	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 70 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	57%, 57%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-8°, -8°, -5°, -5°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.300 U/min	16.500 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Argentinien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	12°, 12°	12°, 13°
Gänge:	19, 26, 32, 37, 42, 46	19, 26, 32, 37, 41, 45
Lenkung:	20°	22°
Bremsbalance (V) :	58%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	83%, 83%, 64%, 64%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	69 mm, 69 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 25%, 25%	40%, 40%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	75%, 75%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-8°, -8°, -8°, -8°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	23 mm, 23 mm, 17 mm, 17 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.700 U/min
Tankstopps:	2	2

Großer Preis von Spanien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	12°, 12°	13°, 13°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 41, 45	19, 26, 32, 37, 42, 46
Lenkung:	20°	20°
Bremsbalance (V):	55%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 58%, 58%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	49%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 65 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 30%, 30%	37%, 37%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 55%, 55%	75%, 75%, 60%, 60%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15 mm, 15 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.050 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Europa

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	11°, 11°	12°, 12°
Gänge:	17, 25, 32, 38, 43, 46	17, 25, 32, 37, 41, 45
Lenkung:	19°	20°
Bremsbalance (V) :	60%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	79%, 79%, 62%, 62%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	40%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70 mm, 70 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	40%, 40%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	80%, 80%, 70%, 70%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.650 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Kanada

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	7°, 6°	8°, 7°
Gänge:	18, 26, 33, 39, 44, 48	18, 26, 34, 40, 45, 49
Lenkung:	20°	20°
Bremsbalance (V) :	55%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 57%, 57%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 50%	45%, 50%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 65 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	78%, 78%, 59%, 59%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	14 mm, 14 mm, 10 mm, 10 mm	17 mm, 17 mm, 45 mm, 45 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.100 U/min
Tankstopps:	2	2

Großer Preis von Frankreich

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	13°, 13°	13°, 13°
Gänge:	17, 24, 30, 35, 40, 44	17, 24, 30, 36, 41, 45
Lenkung:	20°	22°
Bremsbalance (V):	60%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 68%, 68%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	70 mm, 70 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 25%, 25%	40%, 40%, 30%, 30%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	80%, 80%, 65%, 65%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15 mm, 15 mm, 10 mm, 10 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.800 U/min
Tankstopps:	1	1

Großer Preis von Belgien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	6°, 8°	8°, 10°
Gänge:	18, 25, 31, 36, 41, 46	18, 25, 31, 36, 41, 46
Lenkung:	20°	20°
Bremsbalance (V):	60%	50°
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 62%, 62%	69%, 69%, 65%, 65%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%	40%, 45%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 70 mm	60 mm, 62 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	44%, 44%, 25%, 25%	40%, 40%, 35%, 35%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-7°, -7°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	30 mm, 30 mm, 10 mm, 10 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.100 U/min
Tankstopps:	-	2

Großer Preis von England

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	8°, 9°	10°, 12°
Gänge:	17, 25, 31, 36, 41, 45	17, 25, 32, 37, 42, 46
Lenkung:	22°	22°
Bremsbalance (V):	55%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	84%, 84%, 62%, 62%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	59 mm, 61 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 30%, 30%	37%, 37%, 27%, 27%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	63%, 63%, 50%, 50%	70%, 70%, 57%, 57%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.600 U/min
Tankstopps:	-	2

Großer Preis von Italien

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	3°, 4°	6°, 7°
Gänge:	18, 26, 33, 39, 45, 50	18, 26, 33, 40, 46, 51
Lenkung:	15°	20°
Bremsbalance (V):	65%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	75%, 75%, 59%, 59%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 40%	50%, 45%
Bodenhöhe (V, H):	51 mm, 61 mm	70 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-7°, -7°, -6°, -6°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	40 mm, 40 mm, 30 mm, 30 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.800 U/min
Tankstopps:	-	1

Großer Preis von Deutschland

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	1°, 2°	2°, 2°
Gänge:	18, 27, 34, 40, 45, 49	18, 27, 35, 41, 46, 50
Lenkung:	18°	18°
Bremsbalance (V):	55%	55°
Federung (LV, RV, LH, RH):	74%, 74%, 59%, 59%	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	70%, 50%	50%, 55%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 65 mm	62 mm, 65 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	42%, 42%, 35%, 35%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 65%, 65%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -7°, -7°	-8°, -8°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	35 mm, 35 mm, 20 mm, 20 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.200 U/min
Tankstopps:	-	2

Großer Preis von Portugal

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	7°, 8°	10°, 10°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 42, 46	18, 25, 32, 38, 43, 47
Lenkung:	22°	22°
Bremsbalance (V):	60%	54°
Federung (LV, RV, LH, RH):	85%, 85%, 67%, 67%	75%, 75%, 62%, 62%
Drehstabilisatoren (V, H):	45%, 47%	40%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 65 mm	69 mm, 70 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	15 mm, 15 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.850 U/min
Tankstopps:	-	3

Großer Preis von Ungarn

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	17°, 17°	17°, 18°
Gänge:	23, 28, 32, 35, 38, 40	22, 27, 31, 35, 38, 41
Lenkung:	18°	18°
Bremsbalance (V):	50%	50°
Federung (LV, RV, LH, RH):	64%, 64%, 50%, 50%	65%, 65%, 50%, 50%
Drehstabilisatoren (V, H):	31%, 0%	31%, 25%
Bodenhöhe (V, H):	68 mm, 72 mm	70 mm, 72 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	60%, 60%, 25%, 25%	60%, 60%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	53%, 53%, 25%, 25%	53%, 53%, 25%, 25%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-7°, -7°, -6°, -6°	-7°, -7°, -7°, -7°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	16.900 U/min
Tankstopps:	-	1

Großer Preis von Japan

	SETUP QUALIFY	SETUP RACE
Spoiler (V, H):	9°, 10°	10°, 11°
Gänge:	18, 25, 31, 37, 42, 46	18, 25, 31, 37, 42, 46
Lenkung:	22°	22°
Bremsbalance (V):	60%	58°
Federung (LV, RV, LH, RH):	80%, 80%, 62%, 62%	75%, 75%, 60%, 60%
Drehstabilisatoren (V, H):	50%, 47%	45%, 47%
Bodenhöhe (V, H):	61 mm, 66 mm	61 mm, 66 mm
Stoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	37%, 37%, 25%, 25%	37%, 37%, 25%, 25%
Rückstoßdämpfer (LV, RV, LH, RH):	67%, 67%, 50%, 50%	67%, 67%, 50%, 50%
Radsturz (LV, RV, LH, RH):	-5°, -5°, -5°, -5°	-5°, -5°, -5°, -5°
Begrenzer (LV, RV, LH, RH):	10 mm, 10 mm, 10 mm, 10 mm	0 mm, 0 mm, 0 mm, 0 mm
Motorleistung:	17.500 U/min	17.150 U/min
Tankstopps:	-	2

Kurztipps (PlayStation)

Autobahn Raser II

Für Vollgas-Spezialisten, die bei *Autobahn Raser II* gnadenlos auf die Tube drücken möchten, haben wir Kombinationen ausfindig gemacht, mit denen sich selbst die letzten Drosselungen aus der freizügigen „Verkehrssimulation" entfernen lassen.

Viel Geld	800D A4E6 0098
Kein Schaden	8004 8422 0000
Erster sein	8007 6F8C 0000
In letzter Runde starten	8007 6EC0 0002
Unendlich Turbo	8004 8848 0000
Keine Verwarnungen	8004 D670 0000

Gran Turismo 2

Ein paar hilfreiche Codes zur aktuellen Renn-Sim-Referenz auf der PlayStation schaden sicher nicht. So brauchen Sie beispielsweise bei diesem ultimativen Fahr-Simulator keine ultimativen Wartezeiten in Kauf zu nehmen, bis Sie sich endlich edle Karossen leisten können.

Unendlich Geld	801D 1598 E0FF, 801D 159A 05F5
Rennuhr stoppen	8002 F894 0000, 8004 6F44 0000
Habe Gold-B-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C CD30 0400
Habe Gold-A-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C C6C8 0400
Habe Gold-International-C-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C C060 0400
Habe Gold-International-B-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C B9F8 0400
Habe Gold-International-A-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C B390 0400
Habe Spezial-Lizenz*	5000 0AA4 0000, 801C AD28 04000

*ROM-Version 2.2 oder höher erforderlich

Gran Turismo 2

Fahren außerhalb der Strecke:
Starten Sie mit einem sehr leistungsstarken Wagen wie beispielsweise „GTO, RUF CTR2 oder GT One" von der Laguna-Seca-Strecke. In der ersten nach links führenden Haarnadelkurve befindet sich ein Reifenstapel. Vor dem Reifenpuffer sind Reklamewände angebracht. Fahren Sie mit sehr hoher Geschwindigkeit direkt in die Mauer zwischen Reklame und Reifen. Mit ein paar Lenkbewegungen nach links und rechts und Vollgas schaffen Sie den Mauerdurchbruch und können dann außerhalb der Strecke quer durch die Landschaft fahren.

Stephan Fründt

Supercross 2000

Um die nachfolgenden Passwörter einzugeben, begeben Sie sich in das „Event wählen"-Menü und drücken R1, damit der Cheat-Bildschirm eingeblendet wird. Bitte beachten Sie bei der Eingabe, dass es sich meist um kombinierte Zahlen-Buchstaben-Gruppen handelt. Gemäß der klassischen EA-Sportspiel-Menüstruktur müssen Sie die eingegebenen Cheats zuerst noch aktivieren, bevor diese im Spiel Wirkung zeigen.

Effekt	Passcode
Keine Unfälle	NOCR4SH
Zusätzliche Perspektiven	MOR3C4MS
Extra-Hop mit L1	HOP
Große Motorräder	B1GB1K3S
Große Schmutzspritzer	B1GSPR4Y
Große Fahrer	G14NTS
Kopflose Fahrer	H34DL3SS
Keine Fahrer	NOR1D3RS
Mondschwerkraft	MOON
Marsschwerkraft	M4RS
Saturnschwerkraft	S4TVRN
Plutoschwerkraft	PLVTO

Demolition Racer

Um alle Strecken, Autos und Modi freizuschalten, müssen Sie im Titelbildschirm folgende Tastenkombination sehr schnell eingeben. Bei richtiger Eingabe ist ein Motorengeräusch zu hören.
Kreuz, Kreuz, Quadrat, Quadrat, Dreieck, Dreieck, Kreis, Kreis

Thomas Unterseher

Driver

Geben Sie im Hauptmenü folgende Tastenkombination ein:

Unzerstörbar:
L2, L2, R2, R2, L2, R2, L2, L1, R2, R1, L2, L1, L1

Immunität (keine Polizei):
L1, L2, R1, R1, R1, R1, L2, L2, R1, R1, L1, L1, R2

Nun müssen Sie vor dem Losheizen nur noch die Cheats im entsprechenden Menü aktivieren.

Tobias Zollo

Colin McRae Rally 2.0

Geben Sie die jeweiligen Codes unter „Neues Fahrerprofil erstellen" ein, um den jeweiligen Wagen später anwählen zu können:

Code	Fahrzeug
OFFROAD	Lancer Road Car
JIMMYSCAR	Sierra Cosworth
COOLESTCAR	Ford Puma
JOBINITALY	Mini Cooper

Need for Speed: Porsche

Um alle Wagen freizuschalten, sollten Sie einfach Folgendes als Namen eingeben: allporsche

Kurztipps (Nintendo 64)

Supercross 2000 (US)

Geben Sie in Cheatmenü einfach folgende Kombination ein, um alle Motorräder freizuschalten: allbikes

Ridge Racer 64

Galaga `88 Mini-Spiel:
Gewinnen Sie das *Ridge Racer*-Extreme-Extra-Rennen, um einen Level des Klassikers Galaga `88 zu spielen. Wenn Sie hier alle 40 Aliens erwischen, bekommen Sie den Galaga-`88-Bonuswagen.

Caddy-Wagen:
Beginnen Sie das Rennen auf der ersten Strecke im Grand-Prix-Modus. Drehen Sie sich dann um und rasen Sie in Richtung Mauer, bis Sie diese passieren. Nun beginnt ein Rennen in umgekehrter Richtung. Gewinnen Sie dieses, um einen leistungsstarken Caddy-Wagen zu erhalten.

Auswahlbildschirm:
Im Auswahlbildschirm der Wagen oder der Trophäen können Sie mit C-oben, C-unten, C-rechts oder C-links die Kameraperspektive ändern und die Fahrzeuge drehen.

Verzerrungseffekt:
Drücken Sie während eines Replays C-links, um einen besonderen optischen Verzerrungseffekt zu aktivieren.

Top Gear Rally 2

Die folgenden Tastenkombinationen müssen jeweils sehr schnell und kurz bevor der Startbildschirm erscheint eingegeben werden:

Kein Schaden:
L, Z, Start, Oben, Oben

100.000 Credits im Support-Van:
L, Z, Start, L, L

Turbo-Fahrzeuge:
Z, C-Links, R, Oben, Rechts

Springende Autos:
C-Oben, C-Links, R, Oben, Links

Support-Van repariert alle Schäden automatisch:
L, Z, R, L, Start

Bildschirm steht Kopf:
C-Oben, Z, Start, Oben, Unten

Transparente Welt:
Z, C-Rechts, R, Oben, Rechts

Jeremy McGrath Supercross 2000

Halten Sie nach einem Absprung in der Luft die R-Taste gedrückt und betätigen Sie zusätzlich die aufgeführten Tastenkombinationen, um folgende Tricks zu vollführen:

Trick	Taste
Nac Nac	Z
No Hands No Feet	Unten, Z
No Hands	Links, Rechts, Z
Side Prone	Oben, Z
Can Can	A
Recliner	Unten, A
Cliffhanger	Links, Rechts, A
Scorpion	Oben, A
One Fott Can Can	B
Surfer	Unten, B
Super Mac	Links, Rechts, B
Rodeo	C-Unten
Saran Wrap	Unten, C-Unten
Toe Clip	Oben, C-Unten
Fender Grab	C-Links
Backflip	Oben, C-Links

Kurztipps (PC)

Motocross Madness 2

Sie erhalten grundsätzlich eine höhere Belohnung, wenn Sie einen Stunt in die Länge ziehen. Bleiben Sie dazu einfach länger auf den entsprechenden Tasten. Im Stunt-Modus bekommen Sie so mehr Punkte und in der Profiliga mehr Geld. Wenn Sie bei einem Einzel-Rennen oder einem Profi-Rennen versehentlich von der Strecke abkommen, sollten Sie sofort einen Unfall bauen. Dadurch gelangen Sie viel schneller zurück auf die Fahrbahn. Im Trainingsmodus können Sie sich dagegen mit der Tabulator-Taste auf die Strecke zurücksetzen lassen.



AUSDAUER Ziehen Sie die Stunts für eine höhere Belohnung in die Länge.

Wenn Sie in der Profiserie die Zahl der Gegner auf drei reduzieren, reicht auch die Prämie für den letzten Platz noch aus, um das nächste Startgeld zu bezahlen.

Jörg Weissleder

Need for Speed 5

Kaufen Sie im Jahr 1993 unbedingt den 943'er „Moby Dick", falls Sie über genügend Geld verfügen. Dieser Wagen kostet Sie 450.000 DM, kann aber sofort wieder für über 600.000 DM verkauft werden. Da Sie unbegrenzt viele „Moby Dick" kaufen können, lässt sich dieser Trick beliebig oft wiederholen.

Wenn Sie bei Turnieren ein deutlich überlegenes Fahrzeug (wie z.B. den „934'er Moby Dick" bei der Westeuropäischen Rallye) verwenden, können Sie etwas Geld einsparen. Reparieren Sie Ihr Auto nicht nach jedem Rennen, denn bei beschädigten Autos wird bei dem gleichen Unfall weniger Beschädigung angerechnet. Dieser Trick lohnt sich vor allem bei den Autos der Goldenen und Modernen Ära, da hier die Reparaturkosten sehr hoch sind.

Joachim Rahmann

Motocross Madness 2

Wenn Sie sich nach hinten lehnen, Gas geben und ab und zu gleichzeitig auch bremsen, können Sie beliebig lange auf ebener Strecke auf dem Hinterrad fahren. Auch in *Motocross Madness 2* können Sie sich wie beim Vorgänger vom Rand der Welt in die Karte zurückschießen lassen. Im Gegensatz zum Vorgänger müssen Sie nun nicht mehr mit möglichst hoher Geschwindigkeit auf die hohe Mauer am Rand der Strecke zurasen, sondern möglichst langsam versuchen, eine Wand mit vielen Vorsprüngen „hinaufzusteigen". Oben angelangt müssen Sie nur noch etwas weiterfahren und schon fliegen Sie im hohen Bogen durch die Luft.

Michael Ritter

Tippen Sie im Hauptmenü des Spiels „big heads" ein, um Motorradfahrer mit großen Köpfen zu sehen.

Dennis Schröck

Need for Speed: Porsche

Wenn Sie in Need for Speed: Porsche nach einigen Turnieren etwas Geld angespart haben, können Sie durch den Handel mit Gebrauchtwagen viel Geld verdienen. Kaufen Sie dazu einfach einen beschädigten Gebrauchtwagen auf und reparieren Sie ihn. Klicken Sie dann sofort auf „Verkaufen", wobei Sie den momentanen Wert des Wagens immer am unteren rechten Bildschirmrand erkennen

können. Klicken Sie jetzt auf „Zurück" und Sie erhalten sofort ein Angebot für den Porsche. So können Sie z.B. einen Wagen für 50.000 DM kaufen, ihn für 7.500 DM reparieren und dann für 65.000 DM weiterverkaufen. Dies können Sie beliebig oft wiederholen und sich so bald jeden Wagen leisten.

Felix Jezek

Ein weiterer Trick um in *Need for Speed: Porsche* an mehr Geld zu kommen, ist dieser: Kaufen Sie, sobald Sie etwas Geld übrig haben, einige Fahrzeuge auf Halde. Da mit jedem gewonnenen Turnier die Jahre vergehen und neue Modelle auf den Markt kommen, gewinnen die nicht mehr als Neuwagen erhältlichen Modelle an Wert. Besonders die folgenden Modelle lohnen sich:

Modell
Modell 356 1100 Cabriolet
Modell 356 1300 Cabriolet
Modell 356 1500 Cabriolet
Modell 356 A 1600 Super Cabriolet
Modell 356 A 1600 Super Speedster

Der Wert dieser Modelle steigt bis zu Beginn der „Goldenen Ära" etwa auf das 5- bis 7-fache ihres ursprünglichen Kaufpreises. Eine ähnlich hohe Wertsteigerung erfährt das Modell 550 Spyder, welches Sie ab der „Goldenen Ära" käuflich erwerben können. Der Kaufpreis liegt bei 50.000 DM und der Verkaufspreis zu Beginn der „Modernen Ära" bei knapp 350.000 DM.

Clemens Backé

Wenn Sie zwischen den einzelnen Etappen eines Evolutions- oder Werksfahrerspiels speichern möchten, müssen Sie das Spiel verlassen und die Datei „SaveData" im NfS5- Verzeichnis in ein anderes Verzeichnis sichern. Wenn Sie im folgenden Rennen nicht wie gewünscht abschneiden, brauchen Sie das Spiel nur abermals zu verlassen und die gesicherte Datei zurückspielen.

Jochen Sailer

Edgar Torronteras' Extreme Biker

Isola Fantastica

Fahren Sie auf dieser Strecke nach dem Start ungefähr 20 Meter geradeaus und biegen Sie dann nach rechts ab. Fahren Sie dort einen Hügel hinauf, bis Sie eine große Station im Wasser sehen. Fahren Sie langsam in Richtung der Station, bis Sie an einen kleinen Abhang kommen. Ab hier müssen Sie mit maximaler Geschwindigkeit in Richtung Wasser fahren, so dass Sie über eine kleine Sanddüne einen Sprung auf die schwimmende Station machen. Auf der Spitze dieser Station befindet sich eine Fahne, von der aus Sie einen Strudel im Wasser ausmachen können. Das Ziel ist es nun, diesen Strudel möglichst genau zu treffen. Dazu sollten Sie während des Sprunges die Maschine vorne hochziehen. Wenn Sie den Strudel richtig treffen, wird am unteren Bildschirmrand eine Nachricht eingeblendet, dass eine weitere Strecke („Abklatscher") freigeschaltet wurde.

Waldschneise

Wenn Sie auf dieser Strecke durch einen Heißluftballon springen, erhalten Sie 4 Bike Points.

Patrick Meinhardt

Rally Championship 2000

Die folgenden Cheats werden im Feld „Spielername 4" eingegeben:

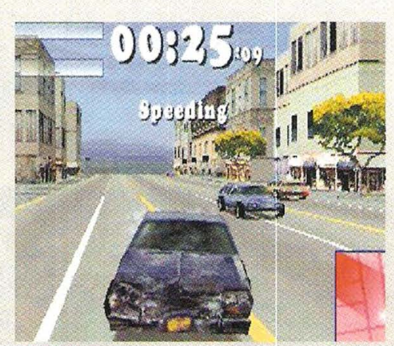
Cheat	Wirkung
turbo challenge	Die A8-Fahrzeuge werden freigeschaltet.
world class	Die A8-Meisterschaft wird freigeschaltet.
max power	Bonuswagen (Citroen WRC) wird freigeschaltet.

Cheat	Wirkung
throw me a bone	Weiterer Bonuswagen wird freigeschaltet.
give me time	Eine weitere Minute Zeit für den Boxenstopp (Taste T auf dem Service Bildschirm)
group b	Bonuswagen wird freigeschaltet.
Mooserati	Bonuswagen wird freigeschaltet.
lambaaghini	Bonuswagen wird freigeschaltet.
spud car	Bonuswagen wird freigeschaltet.
precious things	Bonuswagen wird freigeschaltet.
furry dice	Bonuswagen wird freigeschaltet.
mf hotback	Bonuswagen wird freigeschaltet.
tree hugger	Bonuswagen wird freigeschaltet.
radio car	Ferngesteuertes Auto.
arcade	Unbegrenzte Energie im Arcade Modus.
arcade action	Veränderung im Arcade Modus.

Karlheinz Mengler

Driver

Ein anderer Weg! Die Cheatcodes können Sie nicht nur am Ende der Kampagne in diesem Menü aktivieren, sondern auch, wenn Sie bestimmte Namen in die Highscoreliste eintragen. Geben Sie einen der folgenden Namen in der Highscoreliste ein, um den entsprechenden Cheatcode zu aktivieren.



BETRUG Als Fluchtwagenfahrer darf man sich der Cheats nicht schämen.

Code	Wirkung
NJW280172	Schnellere Autos
WAC271074	Keine Polizei
RUS3L	Unverletzbarkeit
TMR300866	Abspann ansehen
ANJW16696	Sie werden schon zu Beginn der Mission von der Polizei gesucht.

Katja Richter

Demolition Racer

Die Cheatcodes müssen bei der Namenseingabe angegeben werden. Sobald Sie einen Code einmal eingegeben haben, können Sie ihn wieder löschen und einen anderen Code oder den von Ihnen gewünschten Namen eingeben.

Code	Wirkung
BIG CHEAT	Alle Fahrzeuge und Strecken können angewählt werden.
LEAGUE CHEAT	In der Liga sind sämtliche Fahrzeuge verfügbar.

Hannibal Sponsel

Edgar Torronteras' Extreme Biker

Wenn Sie in diesem Spiel eine weitere Strecke freischalten wollen, müssen Sie wie folgt vorgehen:

Starten Sie im Motocross-Modus die Eiffel Zweifel. Folgen Sie der Strecke, bis Sie an eine Sprungschanze kommen, die nach rechts gebogen ist. Über diese Schanze springen Sie nach links. Nun landen Sie auf einem Hausdach und müssen über mehrere Schanzen springen, ohne herunterzufallen. Am Ende befindet sich eine Treppe, die man nach oben fahren muss. Passen Sie am Ende der Treppe auf, nicht herunterzufallen. Auf diesem Dach befindet sich eine Person, durch die Sie hindurchfahren müssen. Jetzt können Sie im Freestyle-Modus auch die Todeswand befahren.

Daniel Hitzel

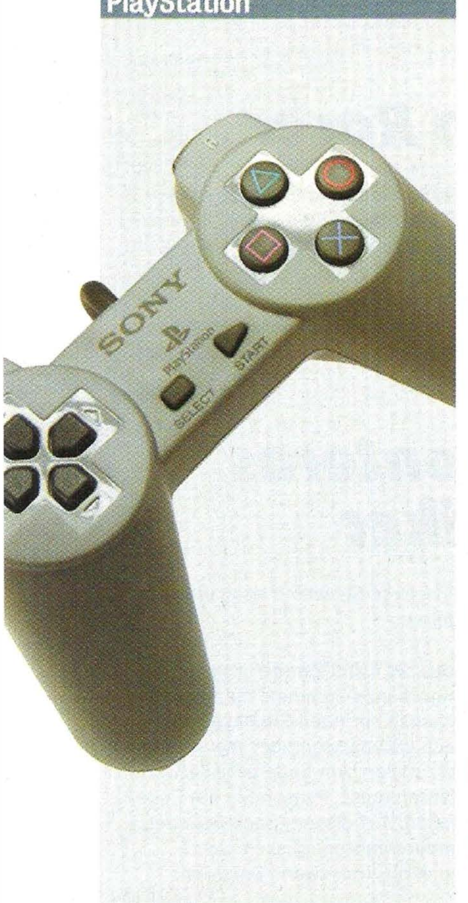
EINKAUFSFÜHRER

Hier finden Sie eine Komplettübersicht über sämtliche Rennspiele und Simulationen, die in den letzten zwölf Monaten erschienen sind. Alle Produkte sind noch im Handel erhältlich und stellen (bis auf wenige Ausnahmen, die eine entsprechend niedrige Wertung erhalten haben) den aktuellen Stand der Softwaretechnik dar.



System	Spieletitel	Genre	Vertrieb	Wertung
Dreamcast				
	F1 World Grand Prix	Rennsimulation	Sega	85%
	Monaco Grand Prix Racing Simulation 2	Rennsimulation	Ubi Soft	85%
	Racing Simulation 2	Rennsimulation	Ubi Soft	90%
	Redline Racer	Action-Rennspiel	Ubi Soft	69%
	Sega Rally 2	Action-Rennspiel	Sega	88%
	Super Speed Racing	Rennsimulation	Sega	70%
	Suzuki Alstare Racing	Action-Rennspiel	Ubi Soft	69%
PlayStation				
	Autobahn Raser 2	Rennspiel	Koch Media	70%
	Castrol Honda Superbike	Rennsimulation	THQ	78%
	Colin McRae 2.0	Rennsimulation	Codemasters	90%
	Die 24 Stunden von Le Mans	Rennspiel	Infogrames	85%
	Driver	Rennspiel	Infogrames	90%
	Dukes of Hazzard	Rennspiel	Ubi Soft	55%
	Extreme 500	Rennsimulation	Ascaron	60%
	F1 2000	Formel-1-Simulation	Electronic Arts	85%
	F1 World Grand Prix 1999 Season	Rennsimulation	Eidos	67%
	Formel Eins 99	Action-Rennspiel	Take 2	89%
	Gran Turismo 2	Rennspiel	SCEE	95%
	Mobil 1 Rally Championship	Rennsimulation	Electronic Arts	84%
	Moto Racer 2	Rennspiel	Electronic Arts	68%
	Nascar 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	79%
	Need for Speed 5: Porsche	Rennspiel	Electronic Arts	78%
	Sports Car GT	Rennsimulation	Electronic Arts	88%
	Superbike 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	69%
	Supercross 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	85%
	Test Drive 6	Rennspiel	Infogrames	46%
	Test Drive Off-Road	Rennspiel	Infogrames	23%
	TOCA 2	Rennsimulation	Codemasters	88%
	TOCA World Touring Cars	Rennsimulation	Codemasters	95%
	V-Rally 2	Rennsimulation	Infogrames	92%





System	Spieletitel	Genre	Vertrieb	Wertung
Nintendo 64				
	Beetle Adventure Racing	Action-Rennspiel	Electronic Arts	87%
	Nascar 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	79%
	Ridge Racer 64	Action-Rennspiel	Nintendo	90%
	Superbike 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	66%
	Supercross 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	81%
	Top Gear Overdrive	Action-Rennspiel	Kemco	89%
	Top Gear Rally 2	Rennsimulation	Kemco	79%
	World Driver Championship	Rennsimulation	Midway	89%
PC				
	Autobahn Raser 2	Rennspiel	Koch Media	64%
	Buggy	Rennspiel	Gremlin	46%
	Castrol Honda Superbike 2000	Rennsimulation	Swing	66%
	Die 24 Stunden von Le Mans	Rennspiel	Infogrames	74%
	Driver	Rennspiel	Infogrames	90%
	Dukes of Hazzard	Rennspiel	Ubi Soft	50%
	Edgar Torronteras' Extreme Biker	Action-Rennspiel	Havas	83%
	F1 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	80%
	F1 World Grand Prix 1999 Season	Rennsimulation	Eidos	67%
	Ford Racing	Action-Rennspiel	Empire	62%
	Formel Eins 99	Action-Rennspiel	Take 2	72%
	GP 500	Rennspiel	Hasbro	77%
	Grand Prix 3	Rennsimulation	Hasbro	94%
	Grand Prix 500ccm	Rennsimulation	THQ	70%
	Grand Prix Legends	Rennsimulation	Ubi Soft	90%
	Grand Touring	Rennspiel	Empire	66%
	Johnny Herbert's G. P. Championship 1998	Rennsimulation	Midas	64%
	LKW-Raser Hard Truck	Rennspiel	Ari Games	31%
	Midtown Madness	Action-Rennspiel	Microsoft	83%
	Mobil 1 Rally Championship	Rennsimulation	Ubi Soft	86%
	Moto Racer 2	Rennspiel	Electronic Arts	68%
	Motocross Madness	Action-Rennspiel	Microsoft	80%
	Nascar 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	79%
	Nascar 3	Rennsimulation	Havas	45%
	Nascar Road Racing	Rennsimulation	Electronic Arts	14%
	Need for Speed 5: Porsche	Rennspiel	Electronic Arts	90%
	Powerslide	Rennspiel	Infogrames	68%
	Racing Simulation 2	Rennsimulation	Ubi Soft	91%
	Sega Rally 2	Action-Rennspiel	Koch Media	80%
	Spirit of Speed	Rennsimulation	Hasbro	64%
	Sports Car GT	Rennsimulation	Electronic Arts	80%
	Superbike 2000	Rennsimulation	Electronic Arts	87%
	Suzuki Alstare Racing	Action-Rennspiel	Ubi Soft	69%
	Test Drive 6	Rennspiel	Infogrames	46%
	Test Drive Off-Road	Rennspiel	Infogrames	23%
	TOCA 2	Rennsimulation	Codemasters	80%

Racing Simulation 1

Die hochwertige Vollversion exklusiv für Leser dieses Formel-1-Sonderhefts. So kommen Sie in Fahrt.



■ RACING SIMULATION 1 Ubi Softs Formel-1-Simulation kann mit ihrem herausragenden Fahrgefühl echtes Magenkribbeln verursachen.





Systemkonfiguration

Minimum:
- Pentium 120 MHz
- 3dfx- oder Direct-3D-Grafikkarte mit 4 MB
- 16 MB Hauptpeicher
- 16-Bit-Soundkarte
- 4xCD-ROM

Empfohlen:
- Pentium 166 MHz
- 3dfx- oder Direct-3D-Grafikkarte mit 4 MB
- 24 MB Hauptpeicher
- 16-Bit-Soundkarte
- 8xCD-ROM

Installation

Nach dem Einlegen der CD-ROM in Ihr Laufwerk sollte das Installationsprogramm automatisch gestartet werden. Ist dies nicht der Fall, starten Sie das Programm SETUP.EXE manuell. Wählen Sie nun eine Sprache aus und klicken Sie auf INSTALLATION.

Wählen Sie die Konfiguration, die Ihrem System entspricht, und klicken Sie auf OK. Je umfangreicher die Installation ist, die Sie auswählen, desto mehr Platz benötigt das Spiel auf Ihrer Festplatte, desto schneller ist jedoch auch der Zugriff auf die unterschiedlichen Menüs. Um *RS 1* spielen zu können, müssen auf Ihrer Festplatte nach der Installation mindestens noch 40 MB zur Verfügung stehen. Wenn die Installation beendet ist, klicken Sie auf SPIELEN.

Nach Beendigung der Installation müssen Sie Ihren Rechner möglicherweise neu starten.

Spielstart

Zum Starten der Simulation wählen Sie *Racing Simulation 1* im Windows-Startmenü unter Programme/Ubi Soft Games aus.

Boxengasse

Eingabe

Lässt die Boxenanzeige aufleuchten. Signalisiert den Mechanikern die Ankunft des Fahrers.

Tab

Limitiert die Geschwindigkeit in der Boxengasse.

Backspace

Ruft ein Menü der Arbeiten auf, welche die Mechaniker ausführen sollen. Diese Taste ist ausschließlich innerhalb der Boxen aktiv. Die Bestätigung erfolgt ebenfalls durch Drücken der Löschtaste.

Dieses Menü erlaubt die Wahl der Benzinmenge und der Reifenart. Standardmäßig werden die Reifen verwendet, die in der Rennstrategie gewählt wurden, sowie die maximal mögliche



IM COCKPIT (1) Geschwindigkeit (km/h oder mph); (2) Motordrehzahl (Anzahl Umdrehungen/Min.); (3) Gang; (4) Motordrehzahl-LEDs (das erste LED leuchtet 500, das zweite 400, das dritte 300 und das vierte 200 Umdrehungen vor dem Drehzahlmaximum auf); (5) Benzinmenge (Liter); (6) Benzinverbrauch (Liter pro Runde); (7) Schaden am Fahrzeug; (8) Boxenanzeige; (9) Radiomeldungen und Mehrspieler-Meldungen

Benzinmenge. Um die Benzinmenge zu verändern, drücken Sie die Pfeiltasten links/rechts. Um von der Benzinmenge zur Reifenart zu wechseln, drücken Sie die Pfeiltasten rauf/runter. Um eine Reifenart auszuwählen, wählen Sie den gewünschten Typ mit Pfeiltaste links/rechts.

Kameraperspektiven

Der Blick aus dem Cockpit ist die eigentliche Spielperspektive. Hier stehen Ihnen alle Informationen zur Verfügung, die Sie benötigen, um Ihren Rennwagen optimal zu steuern.

Die zwei Außenkameras sind sehr nützlich, wenn man den Streckenverlauf und die Lage der Kurven verfolgen möchte. Sie ermöglicht eine optimale Wahl der Ideallinie.

Die Spielmodi

Übung - Training

Dieser Spielmodus bietet dem Spieler drei Möglichkeiten. Im Training ist der Fahrer alleine auf der Rennstrecke seiner Wahl. Auf diese Weise lernt er den Verlauf einer Rennstrecke kennen.

In der Demonstration fährt der Spieler nicht selbst, sondern er sieht ein computergesteuertes Fahrzeug auf dem Rennkurs seiner Wahl fahren. So lässt sich lernen, wie die Ideal-Linie aussieht und mit welcher Geschwindigkeit man in Kurven einzufahren hat. Die Übung entspricht schließlich dem Trainingsmodus, mit dem Unterschied, dass der Fahrer nicht mehr ganz alleine fährt, sondern dass sich vor ihm ein Lernfahrzeug befindet, das ihm den genauen Kurs und die Geschwindigkeit vorgibt.

In diesen Spielmodus sind etliche Fahrthilfen aktiviert: Vor einer Kurve wird der Gang, mit dem die Kurve passiert werden soll, angezeigt. Verlässt der Fahrer die Strecke, wird er automatisch auf die Rennstrecke zurückgeführt, und außerdem kann das Wetter manuell bestimmt werden.

Einzelrennen

Nachdem Sie auf dem Rennkurs Ihrer Wahl trainiert haben, sind Sie bereit, sich den Gegnern in einem richtigen Rennen zu stellen. In diesem Modus gibt es weder Training noch Qualifikation.

Grand-Prix

Erlaubt es dem Spieler, einen richtigen, vollständigen Grand Prix zu fahren, der aus Trainingsfahrten, Qualifikationsfahrten, Warm-Up und dem Rennen besteht.

1. Freies Training

Während eines Renn-Wochenendes stehen dem Spieler zwei Trainingseinheiten zur Verfügung: Freitag 11 bis 12 Uhr und 13 bis 14 Uhr (mit einer Ausnahme am Donnerstag) sowie Samstag 9 bis 9.45 Uhr und 10.15 bis 11 Uhr. Hierbei besteht das Hauptinteresse der Piloten darin, verschiedene Setups (Fahrzeug-Einstellungen) auszuprobieren und das beste herauszufinden, um eine Referenzzeit zu fahren. Am Ende dieser Einheit wird eine Rangliste aller Fahrer aufgestellt, die jedoch rein informative Funktion hat. Der Spieler wird mit dem folgenden Menü direkt in seine Box plaziert: Rangliste (Anzeigen der Rangliste), Garage (Fahrzeug-Setup verändern) und Go (weiterfahren).



AUSSENPERSPEKTIVE Oben links steht eine kleine Info-Box mit folgenden Elementen zur Verfügung: (1) Eingelegter Gang; (2) Geschwindigkeit (km/h oder mph); (3) Boxenanzeige; (4) Motordrehzahl-LEDs

Tastaturbelegung

Die Tastaturbelegung von Racing Simulation 1 kann jederzeit im Optionenmenü geändert werden, in der Praxis haben sich die Voreinstellungen aber bestens bewährt.

Steuerung

Taste	Aktion
A	Beschleunigen
Y	Bremsen
.	Rechts
,	Links
Leertaste	Hochschalten
Strg	Runterschalten

Das Spiel kann auch mit Lenkrad, Joypad oder Joystick gespielt werden. Diese Eingabegeräte müssen Sie jedoch zuvor unter Windows 9x kalibrieren.

Funktionstasten

Taste	Aktion
F1	Die komplette Tastenbelegung auf einen Blick
F2	Auswahl der Perspektive
F3	Perspektive des Sendeleiters
F4	Verschiedene Ansichten des Fahrzeugs
F5	Momentanes Klassement
F6	Abstand zum Vorder- bzw. Hintermann
F7	Automatikgetriebe/manuelles Getriebe
P	Pause
Esc	Zeigt ein Menü, das je nach Spielmodus variiert, und ermöglicht die Ansicht mehrerer Anzeigetafeln
Bild rauf/runter	Vordermann/Hintermann

Wenn er OK gedrückt hat, wird auf die Cockpit- Perspektive umgeschaltet und er kann jederzeit losfahren. Die notwendigen Schritte für die Ausfahrt aus der Box werden automatisch vorgenommen. Wenn sich der Spieler auf der Rennstrecke befindet, kann er mithilfe des Menüs der Esc-Taste direkt wieder in die Box zurückkehren. Er kann aber auch selbstständig in die Box zurückkehren. In diesem Fall stellt sich der Fahrer auf den Boxenplatz, den ihm seine Mechaniker zugewiesen haben. Das Menü Rangliste, Garage und OK wird von neuem angezeigt.

2. Qualifikation

Das Qualifikationsfahren findet am Samstag von 13 bis 14 Uhr statt. Am Ende wird eine Rangliste aufgestellt, die dann auch die Startposition der Fahrer für das Rennen festlegt. Das Vorgehen im Spiel ist dasselbe wie beim freien Training.

3. Warm-Up

Das Warm-Up findet am Sonntag, viereinhalb Stunden vor Beginn des Rennens, statt. Das Interesse der Piloten besteht hierbei vor allem darin, die letzten Einstellungen im Hinblick auf das Rennen zu finden. Das Vorgehen im Spiel ist dasselbe wie beim Training.

4. Rennen

Das Rennen beginnt um 14 Uhr. Es dauert höchstens 2 Stunden. Zu Beginn des Rennens wird mit einer Außenkamera die Startaufstellung gezeigt. Diese Phase kann durch Drücken der Esc-Taste übersprungen werden.

Meisterschaft

Hier können Sie eine gesamte Renn-Saison miterleben. Im ganzen sind das 16 aufeinander folgende Rennen (Rennwochenenden). Die Verteilung der Punkte nach jedem Rennen sieht folgendermaßen aus:

1. Platz	10 Punkte
2. Platz	6 Punkte
3. Platz	4 Punkte
4. Platz	3 Punkte
5. Platz	2 Punkte
6. Platz	1 Punkt

Die Punkte, die man bei den einzelnen Rennen jeweils erhält, werden addiert und Meister wird am Ende derjenige, der nach den 16 Rennen die meisten Punkte gesammelt hat.

Meisterschaft individuell

Sie können hier eine Meisterschaft austragen, bei der Sie selbst die Anzahl und die Abfolge der einzelnen Rennen sowie die Liste der Fahrer bestimmen können.

Aufstellen der Fahrerliste:

Klicken Sie entweder eine Mannschaft an, um die beiden Piloten dieser Mannschaft auf die Liste zu setzen, oder aber Sie wählen einen einzelnen Piloten aus. Um einen Piloten von der Liste zu nehmen, reicht es aus, ihn auf der Liste auszuwählen und danach den Mülleimer-Knopf zu betätigen.

Die Telemetrie sollte erst dann genutzt werden, wenn man sein fahrerisches Limit auf einer Rennstrecke erreicht hat.

Aufstellen der Streckenliste:

Klicken Sie auf die Rennstrecke, die Sie auf die Liste setzen möchten. Um einen Rennkurs von der Liste zu nehmen, reicht es aus, ihn auf der Liste auszuwählen und danach den Mülleimer-Knopf zu betätigen.

Zeitfahren

Dieser Modus ist für jene Spieler gedacht, die Runden-Zeitrekorde fahren möchten. Hierbei ist das Fahrzeug unzerstörbar, der Benzinverbrauch spielt keine Rolle und die Reifen werden nicht abgenutzt. Dies gibt dem Spieler die Möglichkeit, über einen unbegrenzten Zeitraum hinweg zu fahren und dabei seine Zeit von Runde zu Runde immer weiter zu verbessern.

Fahrzeug-Einstellungen und Telemetrie

Die Garage

Der Spieler verfügt über zwölf Einstellungs-Arten für sein Fahrzeug. Sie lassen sich in zwei Kategorien einteilen: die Fahrer-Einstellungen, die für alle leicht verständlich sind, und die Ingenieur-Einstellungen, die etwas mehr Grundwissen und Erfahrung erfordern.

Die Telemetrie

Es handelt sich hierbei um ein Hilfsmittel, das es erlaubt, das Fahrverhalten des Wagens sowie seine Steuerung zu analysieren. Während einer Fahrt werden folgende Daten gespeichert:

- Geschwindigkeit
- Übersetzungsverhältnis der Kupplung
- Radversetzung (vorne links und rechts, hinten links und rechts)
- Radsturz (vorne links und rechts, hinten links und rechts)
- Bodenfreiheit vorne und hinten
- Beschleunigungs-Anteil
- Brems-Anteil
- Einschlagwinkel

Der Spieler muss eine Runde auswählen, an der er arbeiten möchte. Hierfür klickt er auf den Knopf, der sich unterhalb von „Runde Nr." befindet (rechts). Es ist auch möglich, zwei Runden zu vergleichen, indem man eine zweite Runde durch Klicken auf den Knopf „Runde Nr." (links) auswählt. Danach wählt der Spieler die Daten aus, die er in Form einer Kurve dargestellt haben möchte. Hierfür klickt er auf die verschiedenen farbigen Knöpfe, denen er unterschiedliche Daten zuordnen möchte. Die vier Knöpfe auf der linken Seite entsprechen der ersten, jene auf der rechten Seite der zweiten Runde.

Formel 1 Online



■ **BILDERFLUT**
Selbst solche hochwertigen Fotografien sind im Internet zu finden: Unter www.schlegelmilch.com bietet die Frankfurter Schlegelmilch Photography atemberaubendes Bildmaterial an – für den privaten Gebrauch sogar kostenlos.

Das Internet macht auch vor der Formel 1 nicht Halt. Die Liste der Webseiten, die sich ganz der ultimativen Klasse unter den Motorsportarten widmen, wird tagtäglich länger, das Angebot unüberschaubar und vielfältig – zumindest was die Quantität betrifft.

Fahrer

Empirisch noch nicht belegt: Ein Zusammenhang zwischen aktuellem Tabellenplatz und Ladegeschwindigkeit.

Fahrer:	Webadresse:
Alesi, Jean	www.jean-alesi.org
Barrichello, Rubens	www.barrichello.com.br
Button, Jenson	www.racecar.co.uk
Coulthard, David	www.nevis.co.uk/coulthard
de la Rosa, Pedro	www.pedrodelarosa.com
Diniz, Pedro	www.pedrodiniz.com
Fisichella, Giancarlo	www.giancarlofisichella.com
Frentzen, Heinz-Harald	www.frentzen.de
Gene, Marc	www.marcgene.com
Häkkinen, Mika	www.mikahakkinen.net
Heidfeld, Nick	www.quick-nick.net
Herbert, Johnny	www.johnnyherbert.co.uk
Irvine, Eddie	www.exclusively-irvine.com
Salo, Mika	www.mikasalo.net
Schumacher, Michael	www.schumacher-fanclub.com
Schumacher, Ralf	www.ralf-schumacher.net
Trulli, Jarno	www.jarnotrulli.com
Verstappen, Jos	www.verstappen.nl
Villeneuve, Jacques	www.jacques.villeneuve.com
Wurz, Alexander	www.wurz.com
Zonta, Ricardo	www.ricardozonta.com.br

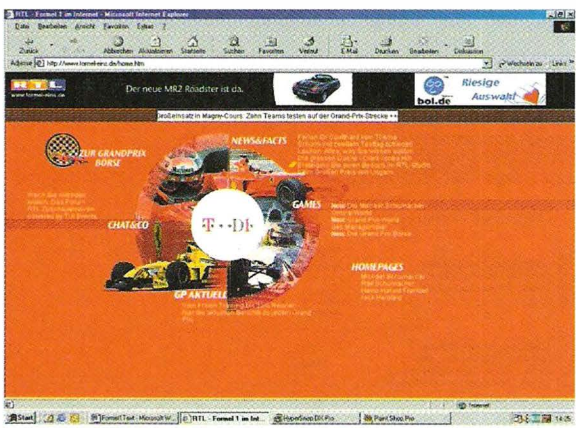
Das Spektrum der meisten Anbieter ist eher konventionell: Ranglisten, Statistiken, Bilder. Selten weicht ein Angebot von der allgemeinen Schiene ab. Oft ist die grafische Umsetzung der Webseite das einzige Unterscheidungsmerkmal. So bleibt nach den Recherchen der Eindruck, dass zwischen den verschiedenen Online-Anbietern eine ganze Menge Inzucht betrieben wird, d. h. dass allzu fleißig voneinander abgedaddelt wird. Doch gerade diese Situation kann als Herausforderung und Sprungbrett für kreative Köpfe verstanden werden, die jenseits des Mainstream eine Idee rund um die Formel 1 ins geliebte Netz einspeisen oder ein solches Vorhaben planen.

Daher bleibt festzustellen, dass weiterhin die Homepages der Fahrer, Teams und Rennstrecken erste Anlaufstation bleiben, um sich über die geliebten Heroen und ihre Flitzer zu informieren. Mittlerweile haben Häkkinen und Konsorten die Zeichen der Zeit erkannt: die Homepages sind durchwegs professionell. PR ist eben Teil des Business'. Auch die vorgestellten Online-Magazine und die Webseiten der Print- und Fernsehmedien treten überzeugend auf.

Durchschlagende Wirkung zeigt der Bereich E-Commerce: Obligatorisch ist bei den Webseiten der Fahrer und Teams das Ordern von Fan-Utensilien, bei Rennstrecken die Ticketreservierungen; bei einigen Rennstrecken kann man zusätzlich eine Übernachtungsmöglichkeit ordern und sich über die Sehenswürdigkeiten rund um den Austragungsort informieren. So wird die Reiseplanung zum Kinderspiel - vorausgesetzt, das nötige Kleingeld klimpert erwartungsfroh im Portemonnaie.

Fazit: Die Formel 1 ist im Internet präsenter denn je – wie sollte sie auch anders, als dem Trend zu folgen, das Internet als Plattform zu nutzen – und der Motorsportinteressierte findet eine zumeist gelungene Umsetzung des Themas. Eine kleine Auswahl an ausgesuchten Adressen, darunter einige echte Perlen, finden Sie auf den folgenden Seiten. Viel Spaß damit.

Harald Wagner



RTL FORMEL-EINS Die Kölner ganz patriotisch: Links zu den Homepages der deutschen Piloten gibt es gleich auf der Startseite.

RTL Formel-Eins

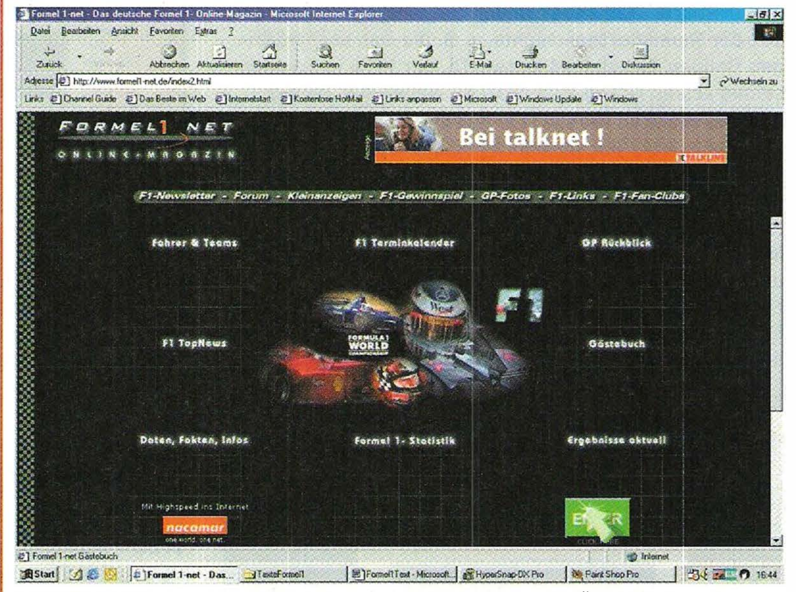
Web-Adresse: www.formel-eins.de • Inhalt der Site: Formel 1

Formel-eins.de ist die Webseite der in Köln ansässigen RTL Television. Der marktführende Fernsehsender weiß nicht nur mit seinen Live-Übertragungen rund um den Formel-1-Zirkus zu überzeugen - auch sein Online-Auftritt ist gewohnt professionell. Links zu den Homepages der Fahrer, Teams und Strecken sind ebenso selbstverständlich wie aktuelle Nachrichten und eine umfangreiche Datenbank. Mit der RealPlayer-Software ist es sogar möglich, per Video einen Flug oder eine Fahrt auf allen Rennstrecken mitzuerleben - ein Download der Software ist möglich. Ein Glanzlicht finden Sie in der Rubrik News& Facts: Dort ist ein umfangreiches Lexikon enthalten, das über alle wichtigen Fachbegriffe der Königsdisziplin Formel 1 informiert. Die Besonderheit: Fachbegriffe werden nicht nur in Wort und Bild erklärt, sondern bei einem Teil der Einträge unterstützen kleine Animationen die Erläuterungen - gerade für das Verständnis technischer Begriffe eine sehr vorteilhafte Methode. Ein Börsenspiel gibt es auch. Ganz klar - Pole-Position für RTL Formel-Eins.

Aktualität	Gut
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Gut
Bedienung	Gut
Gesamt	Gut

Formel1-Net Online-Magazin

Web-Adresse: www.formel1-net.de • Inhalt der Site: Formel 1



FORMEL1-NET Formel1-Net bietet einen kompakten und schnellen Überblick über die Formel 1. Dennoch wurden beim Informationswert keinerlei Abstriche gemacht.

In der Kürze liegt die Würze. Die Redewendung passt zum Online-Magazin Formel1-Net wie die sprichwörtliche Faust aufs Auge. Formel1-Net hat eine herausragende Stärke: Knappheit. Der hohe Informationswert der einzelnen Links ist bemerkenswert. Der Redaktion gelingt es trefflich, zwischen wichtigen und unwichtigen Informationen zu unterscheiden. Daher sind die einzelnen Links kompakt und gerafft aufbereitet, ohne jedoch dabei ins Oberflächliche abzudriften. Auch das grafische Konzept ist gelungen: Schnell und übersichtlich wird der Besucher durch die Menüs geführt und findet die gewünschte Information. Dazu gibt es alle obligatorischen Standards: Bildarchiv, Fahrerporträts, Links und Top-News. Selbst die wenigen Fah-

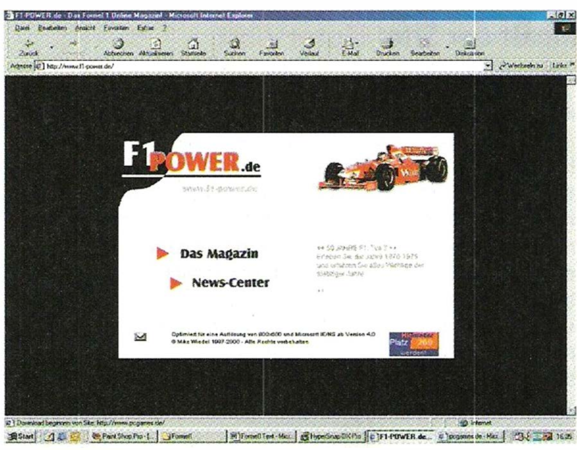
Aktualität	Sehr gut
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Gut
Bedienung	Gut
Gesamt	Gut

F1 Power.de

Web-Adresse: www.f1-power.de • Inhalt der Site: Formel 1

F1 Power.de ist ein Online-Magazin, das sich ganz der Königsklasse unter den Motorsportarten verschrieben hat. Auf der Startseite findet man die beiden Menüs „Das Magazin" und „News-Center". In „Das Magazin" wird neben Lexikon, Datenbanken und zahlreichen anderen Optionen auch das „F1-E-Mail-Magazin" geboten - ein Forum von Fans für Fans. Wer sich als Berichterstatter versuchen will, kann sich hier anmelden und seine Erlebnisse und Erfahrungen in der Formel-1-Welt veröffentlichen. Links sind ebenso selbstverständlich wie ein kurzer Abriss über Gründung und Geschichte der Formel 1 (wird derzeit noch vervollständigt). Das „News-Center" hält aktuelle Nachrichten des laufenden Monats bereit. Das Web-Design wirkt leider etwas altbacken.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Befriedigend
Bedienung	Befriedigend
Gesamt	Befriedigend



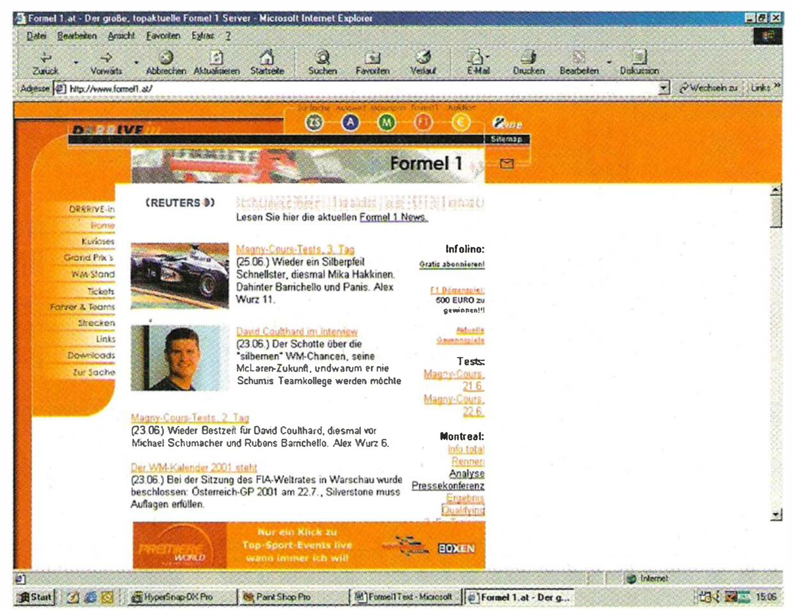
F1 POWER Hier können Sie selber als Reporter aktiv werden oder im Chatroom mit Gleichgesinnten über die Rennsaison plaudern.

DRRRIVE-in

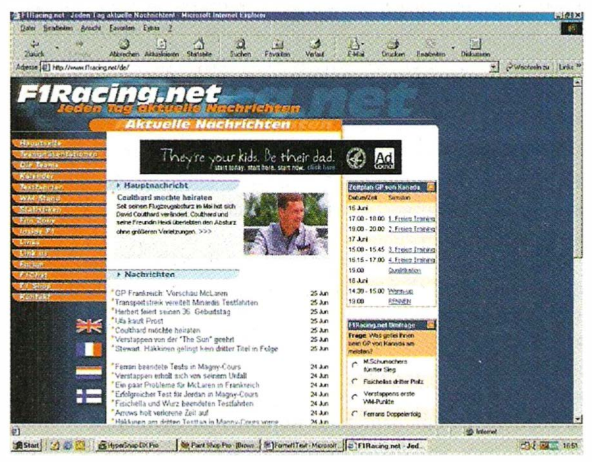
Web-Adresse: www.formel1.at • Inhalt der Site: Motorsport/Formel1/Autowelt

Das Motto von DRRRIVE-in: die Autowelt im Internet. Die Wiener halten, was sie versprechen. Ein Foto- und Videoarchiv ist ebenso selbstverständlich wie aktuelle Interviews mit Fahrern und Statements der Teams. In der Rubrik „Kurioses" finden Sie einige Anekdoten aus der Rennsportgeschichte, z. B. die des sechsrädrigen Boliden Tyrrell P34 Cosworth, der 1976 in Spanien seinen ersten Grand Prix bestritt. Neben der Formel 1 und den anderen Rennserien (Formel 1, DTM 2000, Superbike WM etc.) werden umfangreiche Informationen über das gesamte Spektrum der Motorwelt bereitgestellt: Fakten über die neuesten Modelle der Auto- und Motorradhersteller, Messeberichte und vieles mehr. Ein Rundumpaket für die Automobilisten unter uns.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Befriedigend
Bedienung	Befriedigend
Gesamt	Befriedigend



DRRRIVE-IN Download von Bildern und Videos inklusive. Die Rubrik „Kurioses" verdient Aufmerksamkeit: Nicht ganz Alltägliches aus der Formel-1-Geschichte ist dort verewigt.



F1Racing.net wird in fünf Sprachen angeboten. Im Angebot sind Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch und Finnisch.

F1Racing.net

Web-Adresse: www.f1racing.net.de • Inhalt der Site: Formel 1

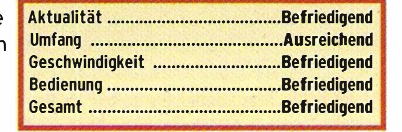
Übersichtlichkeit und Kompetenz sind bei F1Racing.net Trumpf. Gleich von der Startseite weg können Sie Neuigkeiten abrufen und alle Menüpunkte direkt ansteuern. Tabellen und Statistiken bieten umfangreiches Datenmaterial. Zahlreiche Bilder von Schumi & Co. und ihren Flitzern gibt's ebenfalls zu bestaunen. Der Werdegang der Fahrer ist kompakt zusammengefasst. In „Inside F1" geben Kurzreportagen einen Einblick hinter die Kulissen. So war F1Racing.net bei Benetton zu Gast und berichtet über die Arbeit des Teams während einer „normalen" Testfahrt. Einzig größeres Manko der Website: Ein Lexikon fehlt. Dafür können Sie sich nach Herzenslust im Fan-Shop mit allen notwendigen und unnötigen Accessoires eindecken.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Gut
Bedienung	Gut
Gesamt	Befriedigend

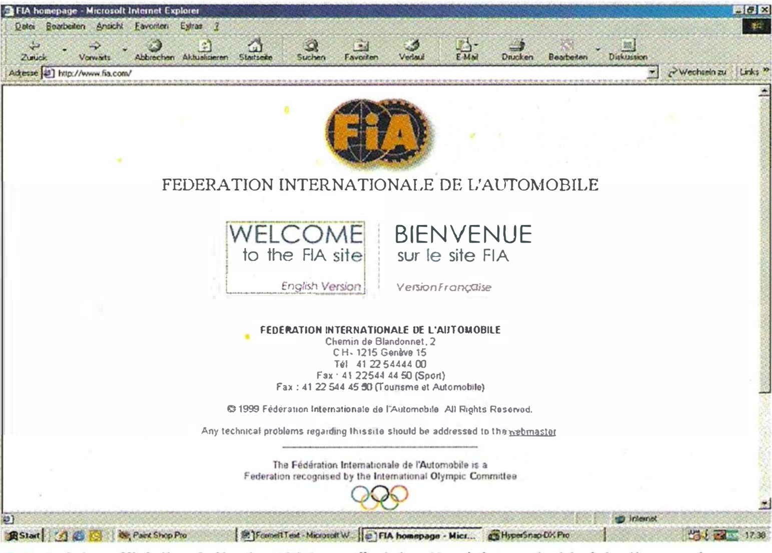
FIA

Web-Adresse: www.fia.com • Inhalt der Site: Motorsport

Die 1904 gegründete Fédération Internationale de l'Automobile hat sich zum Ziel gesetzt, die Interessen der Automobilisten und des Motorsports weltweit zu vertreten. Laut eigenen Angaben gehören der F.I.A. 150 nationale Organisationen mit über 100 Millionen Mitgliedern an (Familien nicht mitgezählt). Die offizielle Seite gibt hinreichende Informationen über Ziele, Strukturen und internationale Verbindungen. Leider wird die Seite nur in Englisch und Französisch angeboten. Hier gibt es noch Handlungsbedarf - definiert sich die F.I.A. doch als weltweites Sprachrohr der (auto)-mobilen Gesellschaft. Interessierte sollten sich dennoch nicht abschrecken lassen: Das Wörterbuch weiß Rat.



Aktualität	Befriedigend
Umfang	Ausreichend
Geschwindigkeit	Befriedigend
Bedienung	Befriedigend
Gesamt	Befriedigend



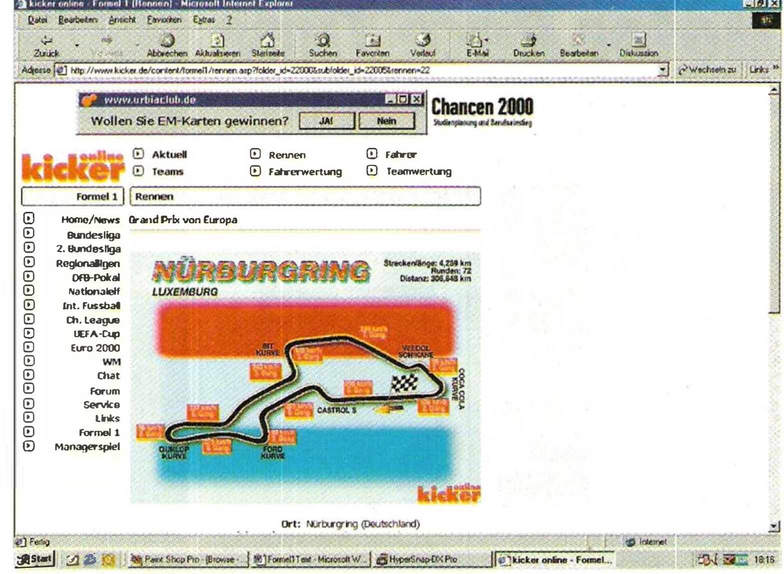
FIA Auf der offiziellen Seite der 1904 gegründeten Vereinigung dreht sich alles um das heißgeliebte Auto. Das Vorwort hat der Präsident Max Mosley höchstpersönlich verfasst.

online kicker

Web-Adresse: www.kicker.de • Inhalt der Site: Sport Allgemein/Formel 1

Die Präsentation der Formel 1 fällt bei der aus Nürnberg stammenden Institution für Sportberichterstattung knapp und nüchtern aus. Hier beherrschen Rangplätze, Daten und Fakten das Bild. Kein Wunder, ist doch die Formel 1 bei online kicker nur eine Sportart unter vielen. Knapp vorgestellt werden Fahrer, Teams und Rennstrecken. Wem die angebotenen Informationen nicht genügen, findet selbstredend auch einen entsprechenden Link zu weiterführenden Seiten. Dennoch lohnt ein Besuch der Seite, denn gerade die Interviews mit den Fahrern und die Aktualität der Rubrik News können überzeugen. Und um sie nicht unerwähnt zu lassen: Auch die Fußball-Bundesliga ist ja wieder am Start.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Ausreichend
Geschwindigkeit	Sehr gut
Bedienung	Sehr gut
Gesamt	Befriedigend



ONLINE KICKER Aus Nürnberg nichts Neues: Wie immer liefert das Online-Angebot des Kicker-Magazins einen knappen und schnellen Überblick, gewürzt mit aktuellen Trends.

Grand Prix Motorsport-informationsdienst

Web-Adresse: www.motorsportarchiv.de • Inhalt der Site: Formel1

Der Name der Webseite ist Programm: Zahlen, Zahlen, Zahlen. Jedes nur erdenkliche Ereignis in der Königsklasse des Motorsports wird hier erfasst und statistisch aufbereitet. Ein nützliches Instrumentarium, um Besserwissern im Freundeskreis das Fürchten zu lehren. Denn selbst die eingefahrenen Siege, Platzierungen und Punkte der verschiedenen Reifen- und Motorenhersteller werden im Archiv des GP Motorsportinformationsdienstes notiert. Für Statistiker ein Muss.

Aktualität	Ausreichend
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Sehr gut
Bedienung	Ausreichend
Gesamt	Befriedigend



MOTORSPORTARCHIV Ein Sammelsurium an Zahlen und Daten, das jede, aber auch wirklich jede Frage betreffend der Formel 1 mit Sicherheit erschöpfend beantworten kann.

Rennteams

Die meisten Teams treten auch im Internet überzeugend auf: Bilder, Fan-Shop, Historie und neueste Meldungen.

Teams:	Webadresse:
Arrows	www.arrowsf1.com
Benetton	www.benettonf1.com
British American Racing	www.britishamericanracing.com
Ferrari	www.ferrari.it
Jaguar	www.jaguar-racing.com
Jordan	www.f1jordan.com
McLaren	www.mclaren.co.uk
Minardi	www.minardi.it
Prost	www.prostgp.com
Sauber	www.sauber.ch
Williams	www.williamsf1.co.uk

Schlegelmilch Photography

Web-Adresse: www.schlegelmilch.com • Inhalt der Site: Formel 1

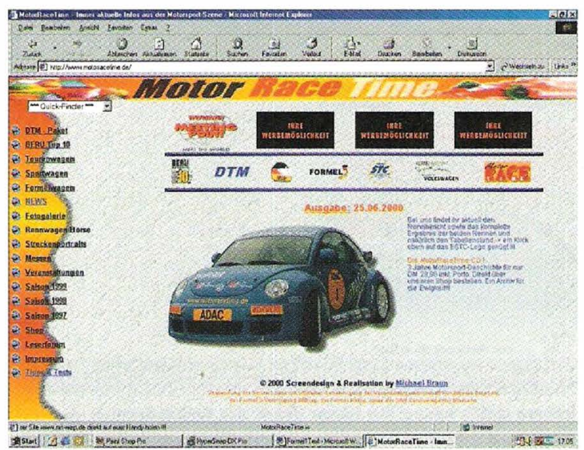
Vater und Sohn haben ihr Hobby zur Profession gemacht. Der Senior verfolgt das Formel-1-Geschehen bereits seit 38 Jahren durch die Linse: Dynamische Momentaufnahmen von der Strecke, Einblicke ins Fahrerlager – zum Bildarchiv aufstocken.



SCHLEGELMILCH 38 Jahre im Geschäft – das sieht man: Schnappschüsse en masse.

Motor Race Time

Web-Adresse: www.motorracetime.de • **Inhalt der Site:** Motorsport



MOTOR RACE TIME Ausnahmsweise steht nicht die Königsdisziplin F1, sondern die anderen Motorsportklassen im Mittelpunkt.

Vorab: Motor Race Time berichtet nicht über die Formel 1. Thema sind neben DTM und Touren- und Sportwagenmeisterschaften aber auch die übrigen Klassen der Formelwagenmeisterschaft: Formel 3, Formel 3000, Formel König etc. Deswegen ist diese Seite auch für reine Formel-1-Fans relevant, können sie doch auf der Spielwiese künftiger Formel-1-Piloten den Werdegang des einen oder anderen Talentes mitverfolgen. Aufmerksamkeit verdienen die gutbestückten Bildarchive der verschiedenen Rennklassen: zahlreiche Ablichtungen, die die Flitzer nicht nur poliert in Warteposition, sondern auch in Aktion zeigen. Kurzreportagen unterrichten unterhaltsam über Zeittraining und den Verlauf der Rennen. Dazwischengestreute Fahrerstatements lockern die Rennberichte auf.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Ausreichend
Geschwindigkeit	Gut
Bedienung	Gut
Gesamt	Befriedigend



SPORT1 Das Joint-Venture ist nicht nur in der Formel-1-Berichterstattung top. Lesenswert sind die Einschätzungen über Fahrer und Teams vom Motorsport-Experten Jacques Schulz.

Sport1.de

Web-Adresse: www.sport1.de • **Inhalt der Site:** Formel 1

Ende November 1999 wurden die Online-Dienste von ran online, Sport-Bild online, DSF SportsWorld und Sport1 zu Deutschlands größtem Sportdienst www.sport1.de im Internet zusammengefasst. Die Stärke von Sport1 liegt in der redaktionellen Arbeit: Das umfangreiche Informationsnetz und Archiv des Joint-Ventures ermöglicht es den Redakteuren, rund um die Uhr tagesaktuelle Nachrichten zum Thema Sport ins Netz einzuspeisen und deren Hintergrund ausführlich zu beleuchten. Selbstredend ist bei diesen Voraussetzungen die Abteilung Formel 1 keine Ausnahme: Rennberichte und -analysen, Interviews mit Fahrern und dem „Who is who" im Formel-1-Geschäft sind ebenso selbstverständlich wie die statistische Nachbereitung der einzelnen Rennen und der Saison. Gerade die zahlreichen und ausführlichen Berichte und Interviews heben Sport1 von der breiten Masse des Angebotes ab.

Aktualität	Befriedigend
Umfang	Befriedigend
Geschwindigkeit	Gut
Bedienung	Gut
Gesamt	Befriedigend

Rennstrecken

E-Commerce total: Ticketbuchung und Hotelbuchung. Infos: Rennpisten, Sehenswürdigkeiten und vieles mehr.

Rennstrecke:	Webadresse:
A1-Ring; Österreich	www.a1ring.at
Barcelona; Spanien	www.circuitcat.com
Hockenheimring; Deutschland	www.hockenheimring.de
Hungaroring; Ungarn	www.hungaroring.hu
Imola; San Marino	www.autodromoimola.com
Indianapolis; USA	www.usgpindy.com
Magny-Cours; Frankreich	www.magnycours.com
Melbourne; Australien	www.grandprix.com.au
Monaco	www.acm.mc
Montreal; Kanada	www.grandprix.ca
Monza; Italien	www.acimi.it
Nürburgring; Europa	www.nuerburgring.de
Sao Paulo; Brasilien	www.gpbrasil.com.br
Sepang; Malaysia	www.f1-malaysia.com
Silverstone; England	www.silverstone-circuit-co.uk
Spa-Francorchamps; Belgien	www.spa-francorchamps.be
Suzuka; Japan	www.suzukacircuit.co.jp

motor-presse-online

Web-Adresse: www.motor-presse-online.de • **Inhalt der Site:** Automagazin/Motorsport

Die Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart verlegt über hundert Titel in sechzehn Ländern. Darunter Titel wie auto, motor und sport, Men's Health und runner's world. Laut eigener Definition möchte man Experten und Laien über die Themenfelder Mobilität, Technik und Freizeit beraten und unterhalten. Dieser Philosophie gemäß umfasst der Online-Auftritt alle Aspekte zum Phänomen Automobil. Die Themenpalette reicht von aktuellen Nachrichten aus dem Motorsportbereich bis zu neuesten Meldungen aus der Wirtschaft. Selbstredend wird auch über die Formel 1 mit einer Professionalität berichtet, die keine Wünsche offen lässt.



MOTOR-PRESSE-ONLINE – Merkmale: Aktualität, Vielfalt und Kompetenz.

Aktualität	Gut
Umfang	Gut
Geschwindigkeit	Befriedigend
Bedienung	Gut
Gesamt	Gut

Terminplaner Rennsport

Alle verbleibenden Rennsportereignisse dieses Jahres auf einen Blick: So verpassen Sie keine Punktejagd.

Formel 1 (2000)

10. 09. 2000	Großer Preis von Italien	Autodromo di Monza
24. 09. 2000	Großer Preis der USA	Indianapolis Motor Speedway
08. 10. 2000	Großer Preis von Japan	Suzuka Circuit
22. 10. 2000	Großer Preis von Malaysia	Sepang International Circuit

Formel 1 (2001)

04. 03. 2001	Großer Preis von Australien	Melbourne
18. 03. 2001	Großer Preis von Malaysia	Kuala Lumpur
01. 03. 2001	Großer Preis von Brasilien	Sao Paulo
15. 04. 2001	Großer Preis von San Marino	Imola
29. 04. 2001	Großer Preis von Spanien	Barcelona
13. 05. 2001	Großer Preis von England	Silverstone
27. 05. 2001	Großer Preis von Monaco	Monte Carlo
10. 06. 2001	Großer Preis von Kanada	Montreal
24. 06. 2001	Großer Preis von Europa	Nürburgring
08. 07. 2001	Großer Preis von Frankreich	Magny-Cours
22. 07. 2001	Großer Preis von Österreich	Spielberg
05. 08. 2001	Großer Preis von Deutschland	Hockenheimring
19. 08. 2001	Großer Preis von Ungarn	Hungaroring
02. 09. 2001	Großer Preis von Belgien	Spa
16. 09. 2001	Großer Preis von Italien	Monza
30. 09. 2001	Großer Preis der USA	Indianapolis
14. 10. 2001	Großer Preis von Japan	Suzuka

DTW, Formel 3, Porsche Carrera Cup, VW Lupo Cup, VW Beetle Cup, Formel Junior

03. 09. 2000	Rennwochenende	Lausitzring
24. 09. 2000	Rennwochenende	Oschersleben
08. 10. 2000	Rennwochenende	Nürburgring
29. 10. 2000	Rennwochenende	Hockenheimring

Deutsche Rallye Meisterschaft

08. 09. 2000	ADAC Saarland-Rallye	Ab Mettlach
20. 10. 2000	ADAC 3-Städte-Rallye	Ab Straubing

Motorrad Weltmeisterschaften (125ccm, 250ccm, 500ccm)

03. 09. 2000	Großer Preis von Portugal	Estoril
17. 09. 2000	Großer Preis von Spanien	Valencia
07. 10. 2000	Großer Preis von Brasilien	Rio Jacarepaguá
15. 10. 2000	Großer Preis von Japan	Twin Ring Motegi
29. 10. 2000	Großer Preis von Australien	Philip Island

Mercedes-Benz Truckracing Europameisterschaft

10. 09. 2000	8. Meisterschaftsrennen	Most, Tschechien
17. 09. 2000	9. Meisterschaftsrennen	Zolder, Belgien
08. 10. 2000	10. Meisterschaftsrennen	Jarama, Spanien



FORMEL 1 - Gewinnspiel



Unter allen eingesandten Gewinn- und Info-Coupons verlosen wir zwei Sets ORIGINAL-TAMIYA-RADIO-CONTROL-FORMEL 1-Boliden im Supermaßstab 1:10 zum Selbstbauen.



58235 McLaren Mercedes MP4/13

Ausstattung: LEXAN-Karosserie, F-103-RS-Chassis mit GFK-Doppeldeckrahmen, Elektromotor 540RS, Kugeldifferential, 2WD-Heckantrieb, Einzelradaufhängung vorne, Starrachse mit T-Träger-Aufhängung hinten.

Techn. Daten:

Länge	397 mm,
Breite	201 mm,
Spur vorne	170 mm,
Spur hinten	155 mm,
Radstand	260 mm
Gewicht fahrfertig	1.040 g
Getriebe-Übersetzung	1:3,7



1773554 R/C-Einsteiger-Set ELEKTRO

Lieferumfang: 2-Kanal-Stick Control-Funkfernsteuerung im 27MHz-Band mit 2 Servos, BEC-Empfänger und Zubehör.
7,2V-Fahr-Akku 1500mAh, schnelladefähig und wiederaufladbar.
230V-Netzladegerät mit TAMIYA-Akku-Stecker.

Das CARSON-R/C-Einsteiger-Set ELKTRO – die ideale und sinnvolle Lösung für jeden Neueinsteiger ins R/C-Car-Hobby.

Die Ziehung findet unter notarieller Aufsicht statt. Betriebsangehörigen der Firma DICKIE-TAMIYA und des Verlages COMPOTEC ist die Teilnahme am Gewinnspiel nicht gestattet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Info-Anforderung und Gewinn-Coupon:

Name ______________________ Vorname ______________________

Strasse, Hausnummer ______________________ PLZ ______________________

Geburtsdatum ______________________ Wohnort ______________________

Ich interessiere mich speziell für nachstehend angekreute TAMIYA/CARSON-Produktgruppen und bitte um Übersendung von Infomaterial:

- ☐ TAMIYA-Plastikmodellbausätze
- ☐ TAMIYA-Truck-Modelle
- ☐ CARSON-Funkfernsteuer-Zubehör
- ☐ TAMIYA-R/C-Car-Bausätze
- ☐ CARSON-Verbrennermodelle
- ☐ CARSON-Autorennbahnen